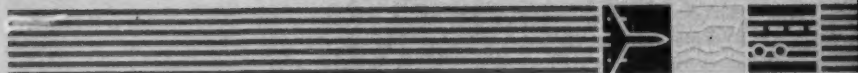




Transport
Canada

Transports
Canada



TP 14816

Transportation in Canada

An Overview



Canada



2008

Transportation in Canada

An Overview



Mixed Sources

Product group from well-managed
forests and other controlled sources
www.fsc.org Cert no. SW-COC-001506
© 1996 Forest Stewardship Council

Table of Contents

Introduction	3
Transportation and the Economy	5
Government Spending on Transportation	7
Transportation Safety and Security	8
Transportation and the Environment	10
Rail Transportation	12
Road Transportation	14
Marine Transportation	16
Air Transportation	18
List of Addendum Tables and Figures	20

Available on Transport Canada's Web site at: www.tc.gc.ca

© Minister of Public Works and Government Services, Canada, 2008

Cat. No. T1-10/2008

ISSN 1917-4977

Également disponible en français sous le titre « Les transports au Canada 2008 – Un survol »

Minister of Transport,
Infrastructure and Communities



Ministre des Transports,
de l'Infrastructure et des Collectivités

Ottawa, Canada K1A 0N5

29 MAY 2009

Her Excellency the Right Honourable Michaëlle Jean, C.C., C.M.M., C.O.M., C.D.
Governor General of Canada
Rideau Hall
1 Sussex Drive
Ottawa, Ontario
K1A 0A1

Excellency:

It is with great pleasure that I submit to your attention the Overview report on the state of transportation in Canada. This report is produced in conformity with the statutory requirements outlined in Section 52 of the *Canada Transportation Act (CTA)*. Section 52 of the CTA, amended in June 2007, calls for a brief overview of the state of transportation in Canada and for an expanded comprehensive review every five years. This Overview report is thus the second of the former.

The year 2008 came with its share of challenges with Canada's transportation system and all transportation stakeholders, from infrastructure providers and carriers to the shipping, commuting and traveling communities of users having been affected by the global recession and liquidity crisis, record high fuel prices, significant losses in equity value and asset prices and, important fluctuations in the demand for transportation services.

The report presents selected highlights and developments across the main four modes of transportation and across four key domains using the most recent information available. In conjunction with its companion statistical addendum, it also allows for a better understanding of the evolution of transportation demand and of the transportation system in response to changing needs and market conditions.

.../2

Canada

- 2 -

This overview report on the state of the Canadian transportation system and its statistical addendum provide relevant information for policy development, planning and program management.

Sincerely,

A handwritten signature in dark ink, appearing to read "John Baird". The signature is written in a cursive, flowing style.

John Baird, P.C., M.P.

The 2008 Overview report presents a brief overview of the state of transportation in Canada using the most current information available.

The Minister of Transport has a statutory responsibility to table in Parliament, each year, a brief overview of the state of transportation in Canada and every five years, an expanded and more comprehensive review. This responsibility derives from Section 52 of the *Canada Transportation Act* (1996), as amended in June 2007, with Section 52 (1) calling for an Industry Overview in the following terms:

"Each year before the end of May, the Minister shall, using the most current information available, prepare and lay before both Houses of Parliament a report providing a brief overview of the state of transportation in Canada."

And Section 52(2) calling for an Industry Review every five years in the following manner:

"Every five years, the report referred to in subsection (1) shall be expanded to a comprehensive review of the state of transportation in Canada which shall include

- (a) the financial performance of each mode of transportation and its contribution to the Canadian economy;*
- (b) the extent to which carriers and modes of transportation were provided resources, facilities and services at public expense;*
- (c) the extent to which carriers and modes of transportation received compensation, indirectly and directly, for the resources, facilities and services that were required to be provided as an imposed public duty;*
 - (c.1) the long term outlook and trends in transportation in Canada; and*
- (d) any other transportation matters that the Minister considers appropriate."*

This overview report is the second such report submitted by the Minister since the coming into force of the amended Section 52 of the *Canada Transportation Act*. In producing this overview report, Transport Canada used the most current data and information available. The most current data means the most recent year for which data were available, which was not always 2008. While the scope of the report goes beyond the federal transportation responsibilities, limited attention was paid to urban and intermodal transportation matters. The overview report with its companion addendum nevertheless offers a broad coverage of Canada's transportation system.

The brief overview of the state of transportation in Canada in 2008 presents in essence selected highlights from year 2008 for each of the four modes of transportation (road, rail, marine and air) and across four domains including: the place of transportation in the economy, government spending in and revenues from transportation, safety and security in transportation and, transportation and the environment. The overview, while offering a

glimpse of key events and noticeable trends taking place in 2008 is supplemented with its traditional companion addendum. The Addendum carries relevant detailed information on a large number of areas including: employment, trade and tourism, the energy consumed in transportation and, accident and incidents statistics by mode. Addendum tables and figures also cover transportation infrastructure, the industry structure, activity levels and, performance, making for a rather complete and informative picture. Readers interested in detailed and/or time series information are invited to consult this Addendum on Transport Canada's Web site at www.tc.gc.ca. In addition, the 2007 report and addendum are also accessible at www.tc.gc.ca.

In one way or another, transportation is a part of all social and economic activities. Transportation opens markets to natural resources, agricultural products and manufactured goods, and it supports service industries. It also overcomes the challenges delimited by topography and geography, linking communities and reducing the effects of distances separating people from each other. Such essential roles of transportation reflect its intertwined and interdependent relationships with the economic and social fabrics of our society. But transportation needs evolve over time as circumstances and conditions change.

Changes in economic activities affect transportation demand. The changes can take place at various levels, at the regional or sectoral levels, for example. We must keep in mind that demand for transportation services originates from all sectors of the economy – that is, transportation demand is a derived demand. Changes in trade patterns and activities also affect transportation demand and they force adjustments to the supply of transportation services and to transportation infrastructure to accommodate actual and foreseeable trade-driven changes.

Most of the data used and presented in this Overview report and in the Addendum came from organizations other than Transport Canada. Such external sources bear the onus for data validation. Transport Canada devoted proper care and attention to data quality and limitations when producing this report, and used footnotes where needed to flag issues. When issues were identified, they were flagged to the “source” of the information. Given the constraint of the statutory deadlines under which this report is produced, an issue was not pursued further if the validity of the information was confirmed. In this report, it is only exceptionally that attempts to circumvent data limitations by estimating were made. The final point to signal to the reader is that the report does not attempt to present a prospective view of Canada's transportation system.

- In 2008, the Canadian economy started to feel the effects of the global recession. In the fourth quarter, the real gross domestic product (GDP) fell at an annual rate of 3.4 per cent. For 2008 as a whole, the Canadian economy grew at only 0.5 per cent, down sharply from 2.7 per cent growth in 2007.
- Growth in domestic demand slowed to 2.5 per cent from 4.2 per cent, while foreign demand for Canadian exports fell 4.7 per cent.
- The Canadian dollar remained around par with the U.S. dollar for the first half of the 2008 but then declined 19 per cent to US\$0.81 in December. The average value of the Canadian dollar against the U.S. dollar decreased 0.8 per cent to US\$0.938.
- Overall, the consumer price index (CPI) increased by 2.3 per cent in 2008, following the 2.2 per cent average increase in 2007. Major contributors to the increase were energy prices, food and mortgage costs. Transportation prices increased 2.1 per cent, but this increase was tempered by a decrease in the price of automobiles.
- In real terms, Canadians enjoyed 3.1 per cent more personal disposable income per capita in 2008.
- Canada's average number of persons employed increased by 1.5 per cent.
- In 2008, five provinces experienced growth in real GDP, with Saskatchewan leading the way at 4.4 per cent. Due to lower exports, Newfoundland and Labrador, Ontario, Alberta and British Columbia saw declines of less than half a per cent. New Brunswick was unchanged. The Yukon and Nunavut enjoyed more than five per cent economic growth, while the Northwest Territories had a large decline.
- In 2008, Canada's trade with the United States increased by 4.5 per cent, while trade with other countries increased by 12 per cent, driven mostly by imports.
- Trucking accounted for 54 per cent of the value of trade with the United States, followed by pipeline at 18 per cent, rail at 16 per cent, and marine and air at six per cent each.
- More than 75 per cent of Canada-U.S. trade (by value) carried by trucks took place at six border crossing points: Windsor/Ambassador Bridge, Fort Erie/Niagara Falls and Sarnia, in Ontario, Lacolle in Quebec, Emerson in Manitoba and Pacific Highway in British Columbia.
- In 2008, Canada had \$314 billion in trade with countries other than the United States. Of this total, \$206 billion, or 66 per cent, were imports, mostly from China and Japan.
- Of Canada's top 20 trade partners, six countries had a two-digit average annual growth rate in their trade with Canada from 1999 to 2008.
- In 2008, China ranked second (\$42.6 billion) and fourth (\$10.4 billion), respectively, in terms of Canada's total imports and exports.

- Tourism expenditures, including those on transportation, rose 8.2 per cent in 2008. Transportation expenditures rose 9.9 per cent. The number of Americans visiting Canada fell 7.9 per cent, the number of foreign visitors other than from the United States rose 12.1 per cent and the number of Canadians travelling outside the country rose 14.9 per cent. As a result, overall international travel to and from Canada fell 1.6 per cent.
- In 2007, transportation energy use (excluding pipelines) increased by 4.8 per cent. The aviation sector used 0.2 per cent more energy than in 2006, rail 6.3 per cent more and road 5.0 per cent more. Sales of marine fuels in Canada increased by 9.5 per cent in 2007. Pipeline energy use increased by 1.1 per cent.
- In 2008, the annual average price of crude oil per barrel (in U.S. dollars) increased 37.7 per cent. The price of Canadian oil in Edmonton, however, increased only 33.1 per cent. This was mostly due to the increased value of the Canadian dollar.
- The retail prices of road gasoline and diesel rose by 12 and 25 per cent, respectively, in 2008. The price of jet fuel increased by 38.8 per cent, marine bunker by 35.5 per cent (estimated) and rail diesel by 34 per cent (estimated). The price increases of road fuel were lower because a much larger proportion of those prices than of other fuels is made of fixed federal and provincial taxes that do not vary with the price of crude oil.
- In 2007, freight rail once again had strong total factor productivity growth. Productivity growth was also positive in air transportation (after a decline in 2006) and in VIA Rail but slightly negative in public transit. Despite higher fuel prices, transportation output prices were only slightly higher than in 2006.
- In 2008, commercial transportation services accounted for 4.1 per cent of Canada's value-added GDP.
- In Manitoba and British Columbia, commercial transportation represented slightly more than six per cent of the provincial GDP. Ontario and Quebec contributed nearly 53 per cent of the total national commercial transportation activity, while Alberta and British Columbia accounted for another 34 per cent.
- Investment in transportation accounted for 2.8 per cent of Canada's GDP in 2008.
- Personal expenditures on transportation represented 8.4 per cent of final domestic demand in Canada in 2008.

Note: See tables and figures EC1 to EC75 in the Addendum for additional figures on trade, tourism, employment, energy, and performance in transportation.

Government Spending on Transportation

- In 2007, the Government of Canada announced the \$33 billion Building Canada Plan. The plan includes the \$2.1 billion Gateways and Border Crossings Fund (GBCF) and the \$1.0 billion Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative (APGCI). Both are merit-based targeted funds to enhance infrastructure and thus improve the competitiveness, reliability and efficiency of strategic trade corridors and international gateways.
- In fiscal year 2007/08, all levels of government combined spent \$29.0 billion on transportation net of transfers, \$4.3 billion more than in 2006/07. Federal government expenditures increased by \$492 million to \$4.1 billion, provincial/territorial government expenditures rose by \$3.1 billion to \$14.0 billion and local government expenditures increased by \$735 million to \$10.9 billion.
- In 2007/08, all government levels collected \$16.0 billion in permit and licence fees and fuel taxes from transport users, 1.0 per cent more than the previous year. Fuel taxes from transport were unchanged at \$11.7 billion. Federal transport revenues other than from fuel taxes increased five per cent to \$859 million. Provincial and territorial licences and fees increased 3.5 per cent to \$3.5 billion.
- In 2007/08, direct federal transport expenses increased by 1.6 per cent to \$2.2 billion. Expenditures relating to operations remained at \$1.1 billion. Expenditures relating to safety, security and policy activities rose 2.0 per cent to \$984 million. Of the total direct transport expenses in 2008/09, Transport Canada is forecast to account for 40.6 per cent, Fisheries and Oceans 31.0 per cent, and other federal departments and agencies 28.4 per cent.
- In 2007/08, total direct federal subsidies, grants and contributions grew 32.6 per cent to \$1.9 billion. In 2008/09, the highway mode is expected to receive the largest subsidy at \$898 million, followed by transit at \$609 million, rail at \$315 million, marine at \$178 million, and air at \$83 million. Transport Canada accounted for \$688 million of the subsidies, grants and contributions paid in 2007/08, while Infrastructure Canada accounted for \$1.2 billion.
- Of the \$29.0 billion spent by all levels of government in 2007/08, \$20.9 billion was spent on roads, \$4.4 billion on public transit, \$1.4 billion on marine, \$903 million on air, \$326 million on rail and \$1.1 billion on multimodal and other expenses. Federal and provincial governments spent just over \$2.6 billion on air, marine and rail transportation.
- Provincial, territorial and local governments spent \$24.9 billion on transportation in 2007/08, 18.2 per cent more than in 2006/07. About 79 per cent of the amount was directed at highways and roads.

Note: See tables G1 to G7 in the Addendum for additional government spending figures.

Transportation Safety and Security

Transportation Safety

- There were 232 aviation accidents in 2008, nine per cent fewer than in 2007, and 44 air fatalities, one more than in 2007. The 2008 accident rate (preliminary data) was 5.2 per cent per 100,000 hours flown, the lowest in the last 10 years.
- In 2008, Canada and the European Commission began ratifying a comprehensive agreement on common safety regulatory standards for product airworthiness, including the certification, manufacture and maintenance of civil aeronautical products.
- In 2008, for the fifth consecutive year, the number of Canadian vessel shipping accidents and accidents aboard ships decreased. The 356 accidents is 16.7 per cent below the 2003 – 2007 average. There were 20 marine accidents per million vessel-kilometres (preliminary data; Canadian vessels, excluding fishing, over 15 gross tons), compared with the previous five-year average of 21.7. There were 20 reported marine fatalities for Canadian vessels, compared with the previous five-year average of 18.2. There were 85 recreational boating fatalities in 2006, down from 114 in 2005 (most recent statistics available; excluding Newfoundland and Labrador). According to industry estimates, there are approximately six million recreational boaters in Canada. In 2008, Service Canada issued over 60,000 new Pleasure Craft Licences.
- In June 2008, the Standing Committee on Transport, Infrastructure and Communities tabled its report on proposed amendments to the *Navigational Waters Protection Act* (NWPA). The amendments are designed to facilitate the consideration of works while protecting navigation and the environment.
- New regulations under the *Canada Shipping Act, 2001* came into force. The Administrative Monetary Penalties Regulations provide a new way to enforce marine safety requirements without using the criminal court system. The Special-purpose Vessels Regulations govern river rafting, and the Vessel Operation Restrictions Regulations set a shoreline speed limit and restrict the operation of recreational vessels.
- On May 5, 2008, the Minister of Transport announced support for joint Canada–U.S. efforts to protect the Great Lakes and St. Lawrence Seaway through ballast water inspections and zero tolerance for pollution from ships.
- On September 4, 2008, the Minister announced the transfer of three marine training simulators from the Government of Canada to the Province of British Columbia, along with federal funding of \$2.3 million for the province to modernize them.
- On December 3, 2008, legislation was introduced to amend the *Arctic Waters Pollution Prevention Act* to give Canada better control over marine activity in the Canadian Arctic while enhancing environmental protection.
- There were 1,147 reported rail accidents and 74 rail fatalities in 2008, 13.3 and 11.9 per cent fewer, respectively, than in 2007.
- Following the release of the *Railway Safety Act* (RSA) review report, Transport Canada established the Advisory Council on Railway Safety (ACRS) to revitalize the rail safety consultative process and address future directions in rail safety, rule-making, regulation, policy and other strategic issues.

- There were an estimated 138,275 road casualty collisions and 2,754 fatalities in 2007.
- On average, collisions involving heavy trucks account for seven to eight per cent of all collisions but roughly 20 per cent of all road fatalities each year.
- Of the fatally injured drivers tested for alcohol in 2007, nearly 39 per cent had a positive Blood Alcohol Concentration (BAC), and a little more than 57 per cent of these had more than twice the legal limit for driving in most jurisdictions.
- In memory of the almost 3,000 Canadians killed and approximately 16,000 seriously injured on Canadian roads, the first annual Canadian National Day of Remembrance for Road Crash Victims was held on November 19, 2008.
- On October 30, 2008, Transport Canada partnered with the Canadian Automobile Association to promote the life-saving benefits of purchasing a new vehicle equipped with Electronic Stability Control (ESC). This technology prevents loss of vehicle control, for example, when swerving to avoid an obstacle or when the vehicle is about to skid on a slippery off-ramp.
- Approximately 200 million tonnes of dangerous goods per year are transported in Canada, more than half of this by road. There were 419 accidents involving the transportation of dangerous goods in 2008, one per cent fewer than in 2007. However, only 12 injuries were directly attributable to the dangerous goods themselves. Accidents occurred more than twice as often during loading or unloading at transportation facilities as during transport.

Transportation Security

- Transportation security continued to be strengthened in Canada in 2008 through various enhancements and initiatives.
- In 2006, the Government invested \$26 million in designing and pilot testing air cargo security enhancements, and between 2006 and 2008, Transport Canada, with the Canada Border Services Agency and industry partners, completed pilot projects and technology assessments, and developed internationally harmonized approaches.
- In 2008, more than \$7 million in funding was approved for over 40 marine security enhancement projects. This was the final round of the \$112 million Marine Security Contribution Program.
- As of December 15, 2008, the Marine Security Transportation Clearance Program was successfully implemented at 11 major ports in Canada: Vancouver, Montreal, Halifax, the St. Lawrence Seaway Management Corporation, Prince Rupert, Victoria, Windsor, Hamilton, Toronto, Quebec City, Saint John (New Brunswick) and St. John's (Newfoundland and Labrador).
- In January 2008, Transport Canada announced new projects to enhance passenger rail and transit security under the final round of the \$80 million Transit-Secure program.
- In 2008, Transport Canada worked with the rail and transit industry to develop a code of practice on security plans. It also co-hosted security workshops and conferences to facilitate information and best practice exchanges between surface transportation stakeholders and security experts.

Note: See tables and figures S1 to S24 in the Addendum for additional transportation safety and security figures.

Transportation and the Environment

- The transportation sector is responsible for 26 per cent of Canada's greenhouse gas (GHG) emissions, second only to stationary sources. Transportation emissions grew at an average annual rate of 0.9 per cent between 2000 and 2006, from 180 to 190 megatonnes (Mt), compared with 2.4 per cent from 1995 to 2000.
- Passenger GHG emissions remained relatively stable in 2006 despite an overall increasing, though slower, trend. From 2000 to 2006, passenger vehicle emissions increased 0.8 per cent a year on average, compared with 0.5 per cent from 1995 to 2000. Passenger-kilometres increased by 1.2 per cent in 2006 and 0.8 per cent a year on average over the 2000 – 2006 period.
- Despite significant improvements in fuel efficiency, freight GHG emissions also continued to grow. As part of a longer increasing trend, on-road freight emissions increased 0.2 per cent in 2006 and 2.7 per cent a year on average from 2000 to 2006. This was a relatively smaller growth rate than in the 1990s. Road freight activity, measured in tonne-kilometres, had an average annual growth rate of 4.1 per cent over this period. This indicates a continued improvement in fuel efficiency compared with the relatively smaller increase in freight emissions.
- The aviation sector had the largest relative growth of GHG emissions in the non-road transportation sector from 2001 to 2006, increasing 3.7 per cent a year on average, from 14.9 to 17.9 Mt.
- The Government of Canada has implemented a \$463 million ecoTRANSPORT Strategy from 2007 until 2012 to reduce emissions of air pollutants and GHG in the transportation sector through mutually reinforcing initiatives.
- Under Transport Canada's ecoAuto Rebate Program, ending in March 2009, \$71 million in rebates was distributed to Canadians to lease/purchase 61,000 eligible fuel-efficient vehicles in 2007/08. Other initiatives included:
 - financial incentives to 14,000 Canadians to retire higher polluting vehicles under Environment Canada's Vehicle Scrappage Program;
 - \$6.1 million to support 18 projects by commercial freight operators to demonstrate or purchase emission-reducing technologies under Transport Canada's ecoFreight Programs;
 - more than \$400,000 for five projects to promote driving best practices under National Resources Canada's ecoEnergy for Personal Vehicle Program; and
 - more than \$250,000 for six projects to instill best practices among fleet managers and drivers under ecoEnergy for fleets Program.

- The ecoTRANSPORT Strategy also sought to establish partnerships and networks with:
 - municipal governments and transit authorities to support green urban transportation projects under the ecoMobility Program;
 - the automotive industry to identify barriers to the introduction of low-emission vehicles under Transport Canada's ecoTechnology for Vehicle Program;
 - the rail industry to inform their members of emission-reduction technologies under Transport Canada's ecoFreight Partnerships programs; and
 - provincial and territorial governments, transportation industries and associations to initiate a number of studies and explore policy options concerning areas of key interest to Transport Canada regarding the environment.
- In 2008, Transport Canada began work with the Canadian Airports Council to implement Air Quality Management Plans involving the establishment of emission inventories and determining operational opportunities to reduce emissions. Transport Canada also led the update of the International Civil Aviation Organization Circular 303 — Operational Opportunities to Reduce Fuel Use and Emissions, to better reflect the present state of technology. The revised document is expected to be published in 2010.
- Transport Canada is an active member of the Group on International Aviation and Climate Change (GIACC). Two working meetings were held in 2008 and the group is working to develop an action plan for the fall of 2009.
- The Government of Canada is working to develop and implement new regulations, aligned with the U.S. mandatory fuel efficiency standards, to effectively reduce fuel consumption and GHG emissions in an economically sound and sensible way.
- Transport Canada continued its collaboration with the aviation sector through the 2005 voluntary Memorandum of Understanding to reduce emissions. The first of its kind in the world, this MoU set out a goal to reduce GHG emissions on a per revenue tonne-kilometre basis by an average of 1.1 per cent a year, reaching a cumulative improvement in 2012 of 24 per cent relative to the 1990 baseline. Though four major airlines withdrew from the Air Transport Association of Canada in April 2008, the industry has confirmed that environmental issues remain its top priority.
- In 2007, Transport Canada, Environment Canada and the Railway Association of Canada signed an MoU identifying commitments of the Canadian railway companies to voluntarily reduce GHG and criteria air contaminant emissions. It includes 2010 efficiency-based GHG emission targets, fleet renewal strategies for 2006 – 2015, and other measures and actions to further reduce emissions. In 2008, the industry demonstrated its achievements in emissions reductions in the 2007 Annual Report on Locomotive Emissions Monitoring Program.

Note: See figures EN1 to EN6 in the Addendum for additional information.

Rail Transportation

- Bill C-8 received Royal Assent on February 28, 2008. The Bill improves the shipper protection provisions of the *Canada Transportation Act* aimed at addressing the potential abuse of market power by the railways. It also provides regulatory stability to the railways to encourage investments needed to keep Canadian shippers competitive in domestic, continental and international markets.
- In consultation with a broad range of stakeholders, the Canadian Transportation Agency finalized and released Guidelines for the Resolution of Complaints Concerning Railway Noise and Vibration in October 2008.
- On August 12, 2008, the Minister of Transport, Infrastructure and Communities released the terms of reference for the Railway Freight Service review. A panel of three eminent persons, in consultation with interested stakeholders will produce recommendations to achieve an efficient and effective rail-based logistics transportation system in Canada. The Review will take 12 to 18 months to be completed.
- The governments of Ontario, Quebec and Canada announced the update of the 1992–95 studies on the feasibility of high-speed rail service in the Quebec City–Windsor Corridor, to be completed by early 2010.
- VIA Rail had an 8.7 per cent increase in passenger-miles and a 3.0 per cent decrease in the average fare, resulting in a 5.2 per cent increase in passenger revenue.
- In July 2008, the Government of Canada, the Government of Manitoba and the Hudson Bay Railway Company signed an agreement for the joint funding of a ten-year, \$60 million rehabilitation of the rail line linking The Pas and Churchill, Manitoba. Each party is contributing \$20 million.
- In 2007, the federal government provided VIA Rail with \$516 million in new capital funding over five years. The funding is for equipment and infrastructure projects designed to sustain the existing network by improving on-time performance, reducing trip times and adding frequencies. In 2008, VIA Rail finished upgrading its track between Coteau, Quebec, and Ottawa and between Chatham and Windsor, Ontario. It also undertook improvements to certain stations, including Ottawa and Winnipeg, and started rebuilding its fleet of 53 F40-type locomotives.
- The Société des Chemins de fer du Québec sold the majority of its assets to Canadian National (CN) for \$49.8 million, including the Ottawa Central Railway, the Chemin de fer de la Matapédia et du Golfe, the New Brunswick East Coast Railway and the COGEMA rail ferry.
- In November 2008, a grade separation in Smithers (northern British Columbia) was completed and opened to the public. This grade separation on the rail line serving Prince Rupert is the first infrastructure project to be completed under the Asia–Pacific Gateway and Corridor Initiative. Several other projects under the initiative are currently underway.

- In 2007, the Canadian railways carried 355 million tonnes of freight. Historically, this is the fourth best year in terms of volume.
- The 13 commuter rail lines operating in Montreal, Toronto and Vancouver carried 61.2 million commuters in 2007, an increase of 4.5 per cent.
- In 2008, CN and Canadian Pacific Railway (CPR) collectively spent over \$2.4 billion on capital programs for track, signals, sidings, locomotives and railcars.
- In 2007, the railway industry in Canada employed 34,417 people, an increase of 0.65 per cent from 2006, though approximately 12,000 less than 10 years previously.
- Over 50 shortline and regional railways operate in Canada. In 2006, they accounted for 23.6 per cent of the total kilometres of track and \$642 million in revenues.
- Rail intermodal traffic continued to experience strong growth with an average annual growth rate (AAGR) of 5.9 per cent from 1998 to 2007. Marine imports drove this growth with an AAGR of 8.2 per cent.
- From 1998 to 2007, rail sector revenues had a strong AAGR of 3.7 per cent, though CN and CPR saw an AAGR of about 5.2 per cent over this period. A decline in shortline revenue growth was due largely to the transfer of some major shortlines and regional railways to Class I control in recent years. Class I railways now account for 94 per cent of rail sector revenues.

Note: See tables RA1 to RA33 in the Addendum for additional figures in rail transportation.

Road Transportation

- In April 2008, the Council of Ministers Responsible for Transportation and Highway Safety approved amendments to the federal-provincial-territorial Memorandum of Understanding on Vehicle Weights and Dimensions. The memorandum defines seven truck configurations that authorities have agreed can operate throughout Canada's network of major highways.
- In 2008, New Brunswick became the fifth province to open its four-lane highway network to long combination vehicles, joining Quebec, Manitoba, Saskatchewan and Alberta. Later in the year, Nova Scotia announced that it was setting up a long combination vehicle pilot project.
- On June 18, 2008, Canada announced the Brighton Beach industrial area of West Windsor as the environmentally and technically preferred location of the Canadian inspection plaza and river crossing for the new Windsor-Detroit international crossing. The technically preferred design of the new Ontario access road was announced on May 1, 2008. The approval of the environmental assessment by the Ontario Ministry of the Environment is expected in mid-2009.
- Transport Canada continues to work with the State of Michigan and other U.S. partners on the governance structure to oversee the new crossing, including developing the necessary legislation in Michigan to proceed with the procurement phase of the project.
- The length of the National Highway System (NHS) in 2008 was just over 38,000 kilometres, of which 72 per cent was classified as Core routes, 12 per cent as Feeder routes and nearly 16 per cent as Northern and Remote routes.
- The NHS represents three per cent of the highway network in Canada but accounted for over 37 per cent of vehicle-kilometres travelled in 2008.
- In fiscal year 2007/08, governments collectively invested over \$3.2 billion in the NHS, 39 per cent more than the year before.
- The motor vehicle fleet (as of 2007) was divided between 19 million cars/light trucks/vans and 700,000 heavy trucks (gross weight of at least 4.5 tonnes). The light vehicle fleet was driven 300 billion kilometres (up 1.2 per cent), while the heavy truck fleet was driven 32 billion kilometres (up 10 per cent).
- In 2008, traffic (both cars and trucks) crossing the Canada-U.S. border decreased 5.4 per cent.
- The value of Canada-U.S. trade (inbound and outbound) across the land border sites decreased about four per cent. In 2008, \$260 billion, or 80 per cent of Canada-U.S. total road-based trade (\$327 billion) passed through Ontario and Quebec border crossings with the United States.
- In 2008, value of trade at the Windsor-Ambassador Bridge decreased 13 per cent, while truck activity decreased 17 per cent. Fifteen of the 20 largest border crossings recorded less truck traffic.

- In 2007, the operating revenues of for-hire motor carriers of freight with annual revenues of \$30,000 or more were estimated at \$32.4 billion, a 2.8 per cent drop. Carriers with annual revenues of \$25 million or more earned around 26 per cent of these revenues.
- The average cost of road diesel for commercial users increased by more than 25 per cent in 2008. The number of trucking bankruptcies increased 14 per cent, the first increase since 2001.
- In 2006, Canadian for-hire carriers drove 234.3 billion tonne-kilometres, 139.0 billion tonne-kilometres in the domestic sector and 95.3 billion tonne-kilometres in the international sector.
- To help improve public transit, Budget 2008 set aside \$500 million under the Public Transit Capital Trust 2008 to support investments in urban transportation projects such as rapid transit, transit buses and high-occupancy-vehicles and bicycle lanes. Funding was allocated among provinces and territories on an equal per capita basis.
- Transport Canada oversaw the process whereby the provinces and territories made commitments on funding plans before receiving money from the Transit Capital Trust. All provinces and territories made such commitments before March 31, 2008.
- Budget 2008 announced that the Gas Tax Fund (GTF) would become a permanent measure, at \$2 billion per year beyond 2013/14. A significant proportion of the GTF has been spent on transit in many provinces and territories, amounting to 26 per cent overall in 2005/06 – 2006/07 and 30 per cent in 2007/2008. Some major cities, notably Toronto and Vancouver, dedicate 100 per cent of their GTF allotments to transit.
- Federal funding for transit infrastructure has increased significantly in recent years and is projected to reach over \$1 billion in 2008/09 alone. More funding is also available under the Building Canada Plan, which specifically targets transit as a priority investment area.
- In 2007, bus industry revenues (including government contributions) were estimated at \$10.1 billion, up 5.2 per cent.
- Canada–U.S. bus travel accounted for 2.0 million passengers in 2008, down 5.7 per cent from 2007. Canada–U.S. bus travel by U.S. residents was particularly affected, declining almost 12 per cent.
- The rise in fuel prices increased costs for operators but also increased ridership for at least some carriers, as private automobiles became less attractive for intercity travel.
- More Canadians are using urban transit transportation. Over the 2001 – 2006 period, the number of passengers carried by urban transit operators increased by 2.9 per cent per year on average. Urban transit operators carried 1,766 million passengers in 2007.

Note: See tables and figures RO1 to RO28 in the Addendum for additional figures in road transportation.

Marine Transportation

- On June 18, 2008, the amended *Canada Marine Act* (CMA) received Royal Assent. The amended Act and complementary policy initiatives are intended to strengthen the operating framework for Canada Port Authorities (CPA), promote the development of marine infrastructure and foster a more flexible financial environment for CPAs.
- The amalgamated Vancouver Fraser Port Authority became effective on January 1, 2008. The amalgamation will help support and grow trade with the Asia-Pacific region, increase the gateway's share of container traffic, maximize port efficiencies and optimize port planning.
- In its first full year of operation, the Port of Prince Rupert's new Fairview Container Terminal handled 181,894 TEU (twenty-foot equivalent units). In July 2008, the COSCO-CKYH Alliance began a new weekly service.
- Transport Canada announced funding for five shortsea shipping infrastructure projects in British Columbia, and a workshop was held to identify promising projects in Atlantic Canada. Transport Canada continued to participate in the Quebec Shortsea Shipping Roundtable and related initiatives to incorporate shortsea shipping into the development of the Ontario-Quebec gateway and trade corridor.
- On May 9, 2008, Canada submitted to the International Maritime Organization its instrument of ratification of the *1976 International Convention for the Limitation of Liability for Maritime Claims, as amended by its 1996 Protocol*. This Convention encourages shipping and trade by giving ship-owners some certainty on their liability.
- On February 25, 2008, the Minister of Transport, Infrastructure and Communities tabled two conventions: the *Protocol of 2003 to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992* and the *International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001*. The latter Convention came into force internationally on November 21, 2008.
- In July 2008, the Gateway Performance Table was established and convened major supply chain stakeholders to assess issues that would ensure the long-term competitiveness of the Asia-Pacific Gateway supply chain through the lower mainland of British Columbia. The first meeting was held in December 2008, and it is expected that the Table will fulfill its mandate within 12 to 18 months.
- In 2008, Ridley Terminals Inc. (RTI), a Crown corporation operating bulk commodity facilities at the Port of Prince Rupert, handled approximately 4.9 million tonnes of cargo, down slightly from 5.1 million tonnes in 2007. As RTI reported an operating profit for the second consecutive year, it received no federal contributions in 2008.
- On August 1, 2008, the Government of Canada and the provinces of New Brunswick and Nova Scotia announced up to \$15.1 million in financial assistance to ensure that the Digby-Saint John ferry service continues to run until January 31, 2011. The Government of Canada will fund up to \$11.1 million, while the provinces will provide \$2 million each over two years.

- With \$101 million in support from the Government of Canada, Marine Atlantic Inc. signed a five-year charter agreement for the *Atlantic Vision*, a modern 2002 European vessel with a capacity for 531 cars and 962 passengers, to handle increasing ferry traffic to and from Newfoundland and Labrador.
- Thanks to the strong economic performance of Newfoundland and Labrador, Marine Atlantic Inc. saw increased traffic in fiscal year 2007/08, transporting 416,823 passengers, 141,718 passenger vehicles and 90,039 commercial vehicles. This meant increased revenues from fares and ancillary services totalling \$73.2 million. With only a slight increase in operating expenses, Marine Atlantic Inc.'s cost recovery performance was 58 per cent.
- In 2008, the St. Lawrence Seaway handled 5.4 per cent less volumes (40.7 million tonnes), due mainly to lower imports of steel products and exports of grain.
- In 2007/08, the St. Lawrence Seaway generated \$78.1 million in revenues from tolls and other sources and had operating expenses of \$62.4 million. Expenditures for asset renewal totalled \$38.3 million.
- In 2007, the 19 CPAs handled 56 per cent of Canada's total port traffic (260 million tonnes).
- In, 2007, marine freight traffic was estimated at 398.3 million tonnes, including 67.3 million tonnes in domestic flows, 126.5 million tonnes in transborder traffic and 204.5 million tonnes in other international traffic.
- Marine transportation services handled \$159.7 billion in international trade in 2007, \$78.3 billion in imports and \$81.4 billion in exports.
- Preliminary estimates indicate that international cruise ship traffic in 2008 increased at a record pace at four eastern ports: Halifax (29 per cent), Quebec City (23 per cent), Saint John (38 per cent) and Montreal (14 per cent). Vancouver shows a decreased in cruise traffic.
- In 2007, the 19 CPAs had operating revenues of \$361 million and operating expenses of \$211 million for an average ratio of operating expenditures to operating revenues of 58.6 per cent. Vancouver and Montreal accounted for 54 per cent of total CPA revenues. The CPAs spent \$359 million on capital projects in 2007 and their overall return on assets was 3.3 per cent.

Note: See tables M1 to M29 in the Addendum for additional figures in marine transportation.

Air Transportation

- In 2008, 109.3 million passengers (preliminary data) enplaned and deplaned at Canadian airports, three per cent more than in 2007. Domestic air passenger traffic increased by 2.2 per cent to 68.1 million, transborder passenger traffic remained unchanged at 21.4 million, and other international traffic increased by 9.6 per cent to 19.8 million passengers.
- In 2007, revenues from Airport Improvement Fees increased 26 per cent to \$673.5 million, up from \$535 million in 2006.
- In 2007, the National Airports System (NAS) airport authorities reported earned revenues of \$2.6 billion, a 12 per cent increase from 2006. The airport authorities in Toronto, Montreal and Vancouver accounted for 73 per cent of these revenues. Operating expenses rose 4.5 per cent to \$1.5 billion. The aggregate net income for all airport authorities rose 15 per cent to \$182 million.
- The NAS airport authorities spent eight per cent less on capital projects in 2007. Total capital expenditures were \$1.1 billion, mostly financed by long-term debt. Interest charges on airport authorities' debt rose 21 per cent to \$622 million.
- In 2008, airports across Canada received an estimated \$40.8 million to fund 50 new projects under the federal Airports Capital Assistance Program (ACAP).
- The 95 Canadian airports with a NAV Canada tower or flight service station reported 6.5 million movements in 2008, a 6.6 per cent increase. Itinerant movements were up 8.2 per cent, while local movements were up 2.9 per cent. General aviation enjoyed a one per cent increase in itinerant movements in those 95 airports.
- In 2007, total operating revenues of Canadian air carriers totalled \$16.3 billion, up 6.4 per cent from 2006. Sources of revenues were mainly related to passenger services (\$14.3 billion), with goods services and other flying services accounting for the rest. Canadian air carriers' passenger services accounted for 126.4 billion passenger-kilometres (preliminary data) in 2007, up 6.5 per cent.
- For most Canadian-based carriers, the robust Canadian dollar in the first half of 2008 helped soften the impact of increases in U.S. dollar denominated expenses, particularly fuel. The average price of jet fuel (spot price in New York) increased by almost 40 per cent from 2007 to 2008.
- Faced with these record high fuel prices, most carriers reintroduced or increased fuel surcharges. Fuel costs represented (on average) 34 per cent of Canadian air carriers' total operating expenses in 2008, compared with 26 per cent in 2007.
- Air Canada introduced three new domestic air services, all from Ottawa, and eight new international air services. However, it decreased both its domestic capacity and its system-wide capacity by 0.4 per cent and 1.2 per cent, respectively, as measured in available seat-kilometres.

- WestJet introduced six new non-stop domestic air services and 14 new year-round or seasonal international air services. It increased its domestic capacity by 12 per cent and its system-wide capacity by 17.8 per cent as measured in available seat-kilometres.
- Chili-based Lan Chile Airlines began serving Canada in 2008 with a direct flight between Toronto, New York and Santiago de Chile, while a few carriers, including Malev Hungarian, Air Pacific, Qantas, Oasis Hong Kong and Frontier Airlines, all exited the Canadian market. Also in 2008, one new Canadian airline, Calgary-based Enerjet, began operations, while three carriers, Zoom Airlines, Westcan Air and NAC Air, ceased operations.
- In 2008, carriers providing year-round scheduled or charter air services in northern Canada included First Air / Air Inuit, Canadian North, Air North, Air Canada Jazz, Aklak Air, Kenn Borek Air, Buffalo Airways, Arctic Sunwest, Air Tindi, Calm Air, North Western Air Lease and North-Wright Airways.
- Carriers such as Cargojet Canada, Kelowna Flightcraft and Morningstar Air Express provided all-cargo air services for Canada Post, courier companies, freight forwarders and consolidators and shippers.
- In 2008, Canada's trade in air cargo services with other countries increased by 4.6 per cent. The three most important commodities exported by air were aircraft, gold and air equipment (turbo-propellers, turbo-jets and other turbines), while the three most valuable commodities imported by air were pharmaceutical products (e.g. medicines), data processing machines (e.g. computers) and aircraft.
- Internationally, Canada concluded one "Open-Skies"-type international air services agreement with the Dominican Republic and expanded or renewed agreements with the Philippines and Panama. It also concluded the historic negotiation of a comprehensive air transport agreement with the European Union at the end of 2008.
- Pursuant to Canada's bilateral air services agreements, several Canadian air carriers announced new or expanded international air services, including Air Canada (Mexico), WestJet (Mexico, Panama, Barbados), Air Transat (Mexico, Panama), SkyService (Mexico), Sunwing (Mexico, Barbados) and the now defunct Zoom (Italy, Bermuda).

Note: See tables A1 to A25 in the Addendum for additional figures in air transportation.

List of Addendum Tables and Figures

Available on Transport Canada's Web site at: www.tc.gc.ca

Number	Title	Page
Transportation and the Economy		
Table EC1:	Economic Indicators, 2008	A6
Table EC2:	Value of Goods in Domestic Trade by Sector, 1997 – 2007	A6
Table EC3:	Value of Goods in Domestic Trade by Province and Sector, 2005	A6
Table EC4:	Value of Goods in Domestic Trade by Commodity Groups and Sector, 2005	A7
Table EC5:	Interprovincial Trade (Goods) by Major Flows, 2005	A7
Table EC6:	Modal Shares in Canada–United States Trade, 1998 – 2008	A8
Table EC7:	Canada/Other Countries Trade, by Mode and Sector, 1998 – 2008	A10
Table EC8:	Canada–United States Trade by Province, 2007 and 2008	A10
Figure EC9:	Value of Goods Traded Between Canada and the United States, 1998 – 2008	A10
Table EC10:	Canada's Road Trade with the United States, by Busiest Border Crossing Points, 2008	A11
Table EC11:	Canada–United States Trade, by Main Trade Flows, 2007 – 2008	A11
Table EC12:	Canada's Exports by Origin, Destination and Mode of Transport, 2008	A12
Table EC13:	Canada's Imports by Origin, Destination and Mode of Transport, 2008	A12
Table EC14:	Canada's Exports by Main Countries, 2007 and 2008	A13
Table EC15:	Canada's Imports by Main Countries, 2007 and 2008	A13
Figure EC16:	Value of Goods Traded Between Canada and Countries other than the United States, 1998 – 2008	A13
Figure EC17:	Canada's Total Exports to Countries other than the United States, by Province of Origin and Export, 2008	A13
Table EC18:	Canada's Merchandise Trade – Top 25 Partners, 2008	A14
Table EC19:	Share of Canada's Total Exports Through Pacific Gateway, 2008	A14
Table EC20:	Tourism Demand in Canada, 2004 – 2008	A15
Table EC21:	Canadian Travel Account and Passenger Fares, 2004 – 2008	A16
Table EC21A:	Domestic Travel in Canada, 2006 – 2007	A17
Table EC21B:	Domestic Travel by Mode of Transport and by Purpose, 2007	A18
Table EC22:	International Travel Summary, 2004 – 2008	A19
Table EC23:	Visitors to Canada from Countries other than the United States, 2004 – 2008	A20
Table EC24:	Overnight Visits to the United States by Canadians by Selected States, 2006 and 2007	A21
Table EC25:	Same Day Visits to the United States by Canadians by Selected States, 2006 and 2007	A21
Table EC26:	Overnight Visits by Canadians to Selected Countries other than the United States, 2006 and 2007	A21
Table EC27:	Canada– United States Travel by Purpose of Travel, 2006 and 2007	A22
Table EC28:	Overseas Travel by Purpose of Travel, 2006 and 2007	A22
Table EC29:	Employment in the Transport Sector, 2002 – 2008	A22
Table EC30:	Employment in the Rail Industry, 2002 – 2007	A23
Table EC31:	Average Annual Compensation in the Rail Industry, 2002 – 2007	A23
Table EC32:	Total Employment in the Trucking Industry, 2002 – 2007	A23
Table EC33:	Employment in the Trucking Industry by Region, 2003 – 2007	A24
Table EC34:	Average Weekly Earnings in the Trucking Industry, 2002 – 2008	A25
Table EC35:	Employment in Taxi and Limousine Services by Province, 2002 – 2008	A25
Table EC36:	Employment in the Bus Industry, 2002 – 2007	A25
Table EC37:	Urban Transit Employment by Region, 2002 – 2007	A26
Table EC38:	Average Annual Compensation in the Bus Industry, 2002 – 2007	A26
Table EC39:	Employment by Canadian Port Authorities, 2002 – 2008	A26
Table EC40:	Average Annual Employment in the Marine Transport Industry, 2002 – 2008	A27
Table EC41:	Regional Distribution of Employment by Ferry Operators, 2002 – 2007	A27
Table EC42:	Employment by Category, St. Lawrence Seaway Management Corporation, 2002 – 2008	A28
Table EC43:	Employment by Canadian Pilotage Authorities, 2002 – 2008	A28
Table EC44:	Employment by Maritime Employers Associations, 2002 – 2008	A28

Number	Title	Page
Table EC45:	Annual Labour Costs Per Employee, Canadian-Based Marine Carriers, 1996 – 2001	A28
Table EC46:	Employment in the Air Industry, 2002 – 2008	A29
Table EC47:	Employment – NAS Airports, 2002 – 2008	A29
Table EC48:	Employment Related to Travel Arrangement and Reservation Services, 2002 – 2008	A29
Table EC49:	Annual Labour Costs Per Employee of Canadian Air Carriers, 2002 – 2007	A30
Table EC50:	Other Direct Transport-Related Employment, 2002 – 2008	A30
Table EC51:	Transportation-Related Employment in Federal Departments and Agencies, 2002/03 – 2008/09 ..	A30
Table EC52:	Average Weekly Earnings in the Transportation and Warehousing Sector by Mode, 2002 – 2008 ..	A31
Table EC53:	Average Weekly Earnings in the Transportation and Warehousing Sector by Region, 2002 – 2008 ..	A31
Table EC54:	Labour Action by Mode of Transport, 2002 – 2008	A32
Table EC55:	Total Energy Use in the Canadian Economy by Sector, 1998 – 2007	A33
Table EC56:	Transportation Energy Consumption by Type and Mode, 1998 – 2007	A33
Table EC57:	Transportation Energy Use by Province and Territory, 1998 – 2007	A34
Table EC58:	Road Energy Consumption by Province and Territory, 1998 – 2007	A34
Table EC59:	Aviation Energy Consumption by Province and Territory, 1998 – 2007	A35
Table EC60:	Pipeline Energy Consumption by Province and Territory, 1998 – 2007	A35
Table EC61:	Marine Energy Consumption by Province and Territory, 1998 – 2007	A35
Table EC62:	Rail Energy Consumption by Province and Territory, 1998 – 2007	A36
Table EC63:	Average Crude Oil Prices – Canadian and United States \$ Per Barrel, 1999 – 2008	A36
Table EC64:	Retail Price of Regular Unleaded Gasoline – Selected Cities, 1999 – 2008	A36
Table EC65:	Retail Price of Road Diesel – Selected Cities, 1999 – 2008	A37
Table EC66:	Components of the Retail Price of Road Fuels – 2008 National Averages	A37
Table EC67:	Price of Other Transportation Fuels, 1999 – 2008	A37
Table EC68:	Price and Output Indicators, Transport Industries, 2004 – 2007	A38
Table EC69:	Efficiency Indicators, Transport Industries, 2004 – 2007	A39
Table EC70:	Cost Structure of Transport Industries, 2004 – 2007	A39
Table EC71:	Financial Performance of Transportation Industries, 2005 – 2007	A40
Table EC72:	Commercial Transportation as a Proportion of GDP, 2008	A41
Table EC73:	Transportation Demand as a Proportion of GDP, 2008	A41
Table EC74:	Commercial Transportation as a Per cent of GDP, Provinces and Territories, 2005	A42
Table EC75:	Personal Expenditures on Transportation by Province/Territory, 2007	A42
Table EC76:	Personal Expenditures on Transportation, 2008	A42

Government Spending on Transportation

Table G1:	Gross and Net Expenditures on Transportation by Governments, 1999/2000 – 2008/09	A43
Table G2:	Operating, Maintenance and Capital Expenditures by the Federal Government, 1999/2000 – 2008/09	A44
Table G3:	Direct Federal Subsidies, Grants and Contributions by Mode, 1999/2000 – 2008/09	A45
Table G4:	Government Revenues from Transport Users, 1999/2000 – 2008/09	A46
Table G5:	Transport Expenditure and Revenues by Mode and Levels of Government, 1999/2000 – 2008/09	A47
Table G6:	Distribution of Provincial and Local Transport Expenditures by Province, 1998/99 – 2007/08 ..	A48
Table G7:	Detailed Provincial/Territorial and Local Transport Expenditures by Mode by Province/Territory, 1998/99 – 2007/08	A49

Transportation Safety and Security

Table S1:	Summary of Transportation Safety Statistics for Aviation, Marine, Rail, Road and TDG, 1999 – 2008	A61
Figure S2:	Accidents and Accident Rates Per Activity Measure for Rail, Road, Marine and Aviation	A62
Table S3:	Railways Under Federal Jurisdiction, Accidents and Incidents, 2003 – 2008	A63
Table S4:	Railways Under Federal Jurisdiction, Accidents by Province, 2003 – 2008	A64
Table S5:	Railways Under Federal Jurisdiction, Crossing and Tresspasser Accidents, 2003 – 2008	A65
Table S6:	Road Casualty Collisions, Fatalities and Injuries, with Rates (Per 10,000 MVR and Billion Vehicle-Kilometres), 1988 – 2007	A65
Table S7:	Road Casualty Rates (Fatalities and Injuries Per Billion Vehicle-Kilometres) by Province/Territory, 2006 and 2007	A66

<i>Number</i>	<i>Title</i>	<i>Page</i>
Table S8:	Motor Vehicle Occupant Fatalities and Seat Belt Wearing Rates, 1997 – 2007	A66
Table S9:	Percentage of Fatally Injured Drivers Tested and Found to Have Been Drinking (BAC >0 mg%) and the Number of Persons Charged with Impaired Driving Offences, 1997 – 2007	A66
Table S10:	Commercial and Other Vehicles Involved in Fatal Collisions by Vehicle Type, 2002 – 2006	A67
Table S11:	Fatalities Resulting From Commercial and Other Vehicles Involved in Fatal Collisions by Vehicle Type, 2002 – 2006	A67
Table S12:	Fatalities by Road User Class, 2003 – 2007	A67
Table S13:	Vehicles Involved in Fatal Collisions by Vehicle Type, 2003 – 2006	A67
Table S14:	Marine Occurrences, 2003 – 2008	A68
Table S15:	Marine Occurrences by Region, 2003 – 2008	A69
Table S16:	Small Canadian Vessels Engaged in Commercial Activity Marine Occurrences, 2003 – 2008	A70
Table S17:	Small Canadian Vessels Engaged in Commercial Fishing Activity Marine Occurrences, 2003 – 2008	A70
Table S18:	Aviation Occurrences and Casualties Involving Aircraft Operating Under CARs, 2003 – 2008	A71
Table S19:	Summary of Aviation Occurrences Reported to the Transportation Safety Board, 2003 – 2008	A72
Table S20:	Canadian-Registered Aircraft Accident Rates for Aircraft Operating Under CARs, 2003 – 2008	A72
Table S21:	Accidents Involving Aircraft Operating Under CARs by Province/Territory, 2003 – 2008	A73
Table S22:	Reportable Accidents Involving Dangerous Goods by Mode and Phase of Transport, 2003 – 2008	A74
Table S23:	Total Number of Deaths and Injuries at Reportable Accidents Involving Dangerous Goods, 2003 – 2008	A74
Table S24:	Deaths and Injuries Attributed to the Dangerous Goods at Reportable Accidents, 2003 – 2008	A74

Transportation and the Environment

Figure EN1:	Total Greenhouse Gas Emissions by Sector, 1990 and 2006	A75
Figure EN2:	Total Greenhouse Gas Emissions from the Transport Sector, 1990 – 2006	A75
Figure EN3:	Road Transportation Greenhouse Gas Emissions and Activity, 1990 – 2006	A75
Figure EN4:	Non-road Transportation Greenhouse Gas Emissions, 1990 – 2006	A75
Figure EN5:	Greenhouse Gas Intensity of Energy End Use Sectors, 2006	A75
Figure EN6:	Air Pollution Emissions from the Transportation Sector, 1990 – 2006	A75

Rail Transportation

Table RA1:	Railways in Canada, 2008	A76
Table RA2:	Railway Rationalization by Province, 1990 – 2008	A76
Table RA3:	Railway Rationalization by Province, 2008	A76
Table RA4:	Railway Revenues, 1998 – 2007	A77
Table RA5:	Railway Employment, 1998 – 2007	A77
Table RA6:	Fuel Consumption, 1998 – 2007	A77
Table RA7:	Revenue Tonne-Kilometres by Railway Sector, 1998 – 2007	A78
Table RA8:	Traffic Received and Forwarded by Canadian-Based Class II Carriers, 1997 – 2007	A78
Table RA9:	Tonnage Carried by Railway Sector, 1998 – 2007	A78
Table RA10:	Annual Railway Carloadings, 1999 – 2008	A79
Table RA11:	Volume of Rail Exports and Imports by Commodity, 1999 – 2008	A80
Table RA12:	Value of Rail Exports and Imports by Commodity, 1999 – 2008	A80
Table RA13:	Volume of Rail Exports by Province/Territory of Origin, 1999 – 2008	A81
Table RA14:	Value of Rail Exports by Province/Territory of Origin, 1999 – 2008	A81
Table RA15:	Volume of Rail Imports by Province/Territory of Clearance, 1999 – 2008	A81
Table RA16:	Value of Rail Imports by Province/Territory of Clearance, 1999 – 2008	A82
Table RA17:	Volume of Major Commodities Exported by Top Three Provinces of Origin, 1999 – 2008	A82
Table RA18:	Volume of Major Commodities Imported by Top Three Provinces of Clearance, 1999 – 2008	A82
Table RA19:	Value of Major Commodities Exported by Top Three Provinces of Origin, 1999 – 2008	A83
Table RA20:	Value of Major Commodities Imported by Top Three Provinces of Clearance, 1999 – 2008	A83
Table RA21:	Volume of Rail Exports by Port Cleared, 1999 – 2008	A83
Table RA22:	Value of Rail Exports by Port Cleared, 1999 – 2008	A84
Table RA23:	Volume of Rail Imports by Port Cleared, 1999 – 2008	A84

<i>Number</i>	<i>Title</i>	<i>Page</i>
Table RA24:	Value of Rail Imports by Port Cleared, 1999 – 2008	A84
Table RA25:	Volume of Rail Marine Exports and Imports, 1998 – 2007	A84
Table RA26:	Volume of Rail Marine Exports by Origin, 1998 – 2007	A85
Table RA27:	Volume of Rail Marine Exports by Commodity, 1998 – 2008	A85
Table RA28:	Volume of Rail Marine Imports by Destination, 1998 – 2008	A85
Table RA29:	CN and CPR Intermodal Traffic, 1998 – 2007	A86
Table RA30:	CN and CPR North American Intermodal Traffic Characteristics, 1998 – 2007	A86
Table RA31:	CN and CPR Intermodal Traffic Characteristics, 1998 – 2007	A86
Table RA32:	Passenger and Passenger-Kms for VIA Rail Canada and Class II Carriers, 1997 – 2007	A86
Table RA33:	Commuter Rail Passengers in Toronto, Montreal and Vancouver, 1997 – 2007	A86

Road Transportation

Table RO1:	National Highway System 2008	A87
Table RO2:	Length of Public Road Network in Canada	A87
Table RO3:	Provincial Light Vehicle Fleet Statistics, 2007	A88
Table RO4:	Light Vehicle Statistics by Province/Territory, 2007	A88
Table RO5:	Light Vehicle Vehicle-Kilometres by Trip Origin and Destination, 2007	A89
Table RO6:	Light Vehicle Statistics by Vehicle Age, 2007	A89
Table RO7:	Heavy Truck Fleet Statistics by Province/Territory, 2007	A89
Table RO8:	Heavy Truck Statistics by Configuration, 2007	A90
Table RO9:	Heavy Truck Vehicle-Kilometres by Detailed Configuration, 2007	A90
Table RO10:	Use of Heavy Vehicles, 2007	A90
Table RO11:	Heavy Vehicle Use by Type of Operation, 2007	A90
Table RO12:	Annual Trucking Bankruptcies by Region, 1998 – 2008	A91
Table RO13:	Distribution of Total For-Hire Trucking Revenues by Size of Carriers, 1997 – 2007	A91
Table RO14:	Distribution of Total For-Hire Trucking Carriers, by Size, 1997 – 2007	A91
Table RO15:	For-Hire Carrier Revenues by Activity Sector, 2003 – 2007	A92
Table RO16:	Share of For-Hire Trucking Traffic in the Domestic Sector, 2005 and 2006	A92
Table RO17:	Traffic Volume by Canadian For-Hire Carriers, 2004 – 2006	A92
Table RO18:	International Trade Volume Shipped by Trucks, by Commodity Groups, 2007 and 2008	A93
Table RO19:	Twenty Largest Border Crossings for Trucks, 2004 – 2008	A94
Table RO20:	Twenty Largest Border Crossings for Cars/Other Vehicles, 2004 – 2008	A94
Table RO21:	Bus Industry Revenues by Service Lines, 1998 – 2007	A95
Table RO22:	Total Revenues by Urban Transit Operators, 1998 – 2007	A95
Figure RO23:	Total Revenues by Source – Urban Transit Sector, 2007	A95
Table RO24:	Long-Term Trends in Urban Transit – Passengers Carried and Vehicle-Kilometres, 1997 – 2007 ..	A96
Figure RO25A:	Long-Term Trend in Urban Transit, 1997 – 2007	A96
Figure RO25B:	Urban Population and Urban Transit Passengers' Trend in Canada, 1996 – 2006	A96
Table RO26:	Urban Transit Fleet Composition, 1998 – 2007	A96
Table RO27:	Intercity and Urban Transit Passengers Carried in the Bus Industry, 1997 – 2007	A97
Table RO28:	Selected Provincial Systems Indicators for Urban Transit, 2007	A97

Marine Transportation

Table M1:	Port Classifications as of December 31, 2008	A98
Table M2:	Small Craft Harbours, Fishing Harbours by Management Type and Region, as of December 31, 2008	A98
Table M3:	Small Craft Harbours Recreational Harbour Divestitures by Region, as of December 31, 2008 ..	A98
Table M4:	Recipients of Divested Small Craft Harbours Recreational Harbours as of December 31, 2008 ..	A98
Table M5:	Management of Remaining Small Craft Harbours Recreational Harbours, as of December 31, 2008	A99
Table M6:	Number of Port Sites Under the Control and Administration of Transport Canada by Province, 1999 – 2008	A99
Table M7:	Divestiture Status of Transport Canada Regional/Local and Remote Ports	A99
Table M8:	Canada Port Authorities (CPA) Financial Profiles, 2007	A100
Table M9:	Canada Port Authorities (CPA) Financial Comparison, 2007 and 2006	A100

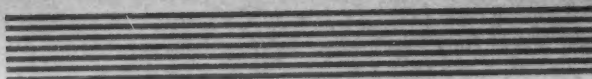
<i>Number</i>	<i>Title</i>	<i>Page</i>
Table M10:	Financial Results for Transport Canada Ports, 1999/2000 – 2007/2008	A101
Table M11:	Pilotage Authority Financial Results, 2008	A101
Table M12:	Canadian Coast Guard (CCG) Revenues and Expenditures, 2003/04 – 2008/09	A101
Table M13:	Canadian Coast Guard (CCG) Planned Revenues and Expenditures, 2008/09	A101
Table M14:	St. Lawrence Seaway Financial Performance, 2005/06 to 2007/08	A102
Table M15:	Canadian-Registered Fleet by Type, 1988, 1998 and 2008	A102
Table M16:	Total Pilotage Assignments and Assignments Per Pilot, 1999 – 2008	A102
Table M17:	Overview of Major Ferry Services	A103
Table M18:	Total Tonnage Handled in Canada's Port System, 2005 – 2007	A104
Table M19:	St. Lawrence Seaway Cargo Movements, 1998 – 2008	A105
Table M20:	St. Lawrence Seaway Traffic by Commodity, 1998 – 2008	A105
Table M21:	International Cruise Ship Traffic at Major Canadian Ports, 1998 – 2008	A105
Table M22:	Canada's Marine Traffic Statistics by Sector, 1998 – 2007	A105
Table M23:	Canada's Marine Domestic and International Traffic Handled at Canada Port Authorities (CPAs) and Other Ports, 2006 and 2007	A106
Table M24:	Share of Tonnage Carried by Foreign-Flag Ships in the Canadian Coasting Trade, 1998 – 2007	A106
Table M25:	Canada's Maritime Trade with the United States, 1998 – 2007	A106
Table M26:	Canada's Overseas Maritime Trade, 1998 – 2007	A106
Table M27:	Total Marine Imports/Exports by Country, 2007 vs. 2006	A107
Table M28:	Value of Marine Share of Canadian International Trade, 2007	A107
Table M29:	Total Marine Imports/Exports by Commodities, 2007	A108

Air Transportation

Table A1:	Number of Aerodromes in Canada, 2008	A109
Table A2:	Airport Authorities Financial Performance, 2007	A110
Table A3:	Airport Capital Assistance Program Expenditures by Province/Territory, 1999/00 – 2007/09	A111
Table A4:	Airports Capital Assistance Program Projects Approved in 2008	A112
Table A5:	Airport Improvement Fees at National Airport System (NAS) Airports, 2008	A113
Table A6:	Licence Authorities Held by Air Carriers as of December 31, 2007 and 2008	A114
Table A7:	Civil Aviation Personnel Licences and Permits as of December 2008	A114
Table A8:	Civil Aviation Personnel Licences and Permits by Province, as of December 2007 and 2008	A114
Table A9:	Profile of the Recreational Aviation Fleet as of December 31, 2007 and 2008	A115
Table A10:	Local Service Airlines Providing Scheduled Air Services as of December 31, 2008	A115
Table A11:	Changes to Domestic Scheduled Air Services in 2008	A116
Table A12:	Foreign Airlines Providing International Scheduled Services to and from Canada as of December 31, 2008	A117
Table A13:	Changes to Transborder Scheduled Air Services in 2008	A116
Table A14:	Changes to International Scheduled Air Services in 2008	A116
Table A15:	Average Scheduled Daily Seat-Kilometres by Air Carrier, Domestic Sector, December 2007 and 2008	A119
Table A16:	Average Scheduled Daily Seat-Kilometres by Region, Domestic Sector, December 2007 and 2008	A120
Table A17:	Competition in Domestic Air Markets as of December 31, 2008	A121
Table A18:	Air Passenger Traffic, 2001 – 2008	A121
Table A19:	Enplaned/Deplaned Revenue Passengers at Canadian Airports, 2007	A122
Table A20:	Volume of Traffic Carried by Canadian Air Carriers, 1997-2007	A123
Table A21:	Total Operating Revenues of Canadian Air Carriers, 1997 – 2007	A123
Table A22:	Value of International Goods Shipped by Air, 1998 – 2008	A123
Table A23:	Air Exports and Imports by World Region, 2007 and 2008	A123
Table A24:	Canada's Air Merchandise Trade – Top 25 Partners, 2008	A124
Table A25:	Main Commodity Groups Shipped by Air in Canada's International Trade, 2007 and 2008	A124



Transports Canada Transport Canada



TP 14816

Les transports au Canada

Un survol



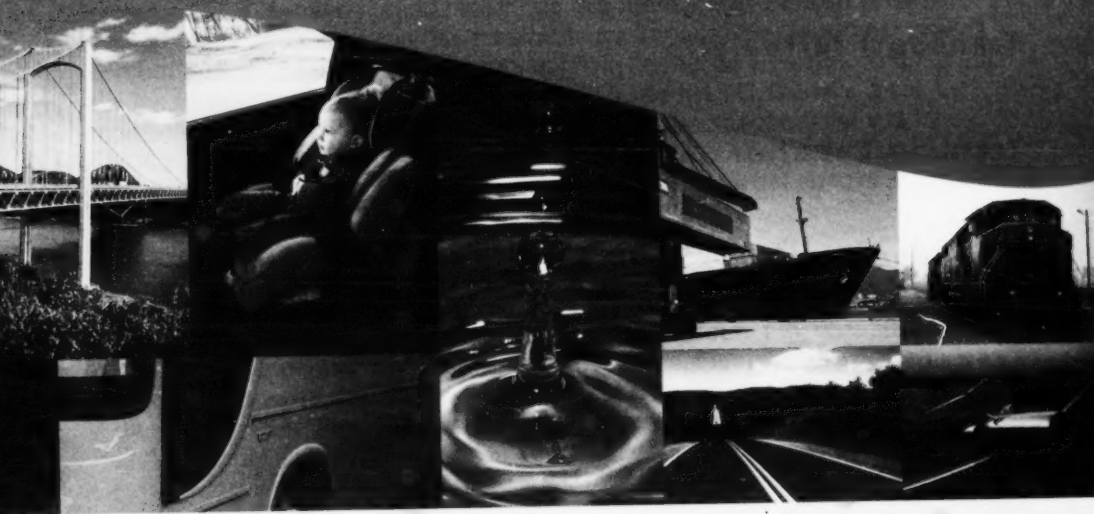
Canada



2008

Les transports au Canada

Un survol



Sources Mixtes
Produit issu de forêts bien gérées
et d'autres sources maîtrisées
www.fsc.org Cert no. SW-COC-001506
© 1996 Forest Stewardship Council

Table des matières

Introduction	3
Transports et économie	5
Dépenses de l'État consacrées aux transports	7
Sécurité et sûreté des transports	8
Transports et environnement	10
Transport ferroviaire	12
Transport routier	14
Transport maritime	16
Transport aérien	18
Liste des tableaux et des figures de l'addenda	20

Disponibles sur le site Web de Transports Canada : www.tc.gc.ca

© Ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, Canada, 2008

N° de cat. T1-10/2008

ISSN 1917-4977

Also available in English under the title "Transportation in Canada 2008 – An Overview"



29 MAY 2009

Son Excellence la très honorable Michaëlle Jean, C.C., C.M.M., C.O.M., C.D.,
Gouverneure générale du Canada
Rideau Hall
1, promenade Sussex
Ottawa (Ontario)
K1A 0A1

Excellence,

C'est avec grand plaisir que je porte à votre attention le rapport 'survol' résumant la situation des transports au Canada. Ce rapport est produit conformément aux exigences de la loi qui sont énoncées à l'article 52 de la *Loi sur les transports au Canada* (LTC). L'article 52 de la LTC, laquelle a été modifiée en juin 2007, exige le dépôt d'un rapport résumant brièvement la situation des transports au Canada ainsi que d'un rapport approfondi tous les cinq ans sur la question. Ce rapport résumant la situation est donc le second du genre.

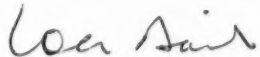
L'année 2008 aura posé un lot de défis pour le réseau des transports au Canada et tous les intervenants en transport, allant des responsables pour les infrastructures et des transporteurs aux communautés d'utilisateurs, expéditeurs, travailleurs et voyageurs, tous affectés par la récession et la crise de liquidité mondiale, des prix des carburants s'étant élevés à un niveau record, des pertes appréciables au niveau des actifs et des avoirs et, des fluctuations importantes dans la demande pour les services de transport.

Le rapport présente une sélection de faits saillants et de développements liés aux quatre principaux modes de transport et à quatre domaines clés, d'après les données les plus récentes. Le rapport, avec les addendas statistiques qui l'accompagnent, permet également de mieux comprendre l'évolution de la demande en transport et celle du réseau des transports en réponse à des besoins changeants et à la conjoncture du marché.

- 2 -

Ce rapport résumant la situation du réseau des transports au Canada et ses addendas statistiques fournissent des renseignements pertinents à l'élaboration de politiques, la planification et la gestion des programmes.

Veillez agréer, Excellence, l'expression de mes sentiments distingués.

A handwritten signature in dark ink, appearing to read "John Baird". The script is cursive and fluid, with the first name "John" and last name "Baird" clearly distinguishable.

John Baird, C.P., député

Le rapport survol de 2008 présente un bref aperçu de la situation des transports au Canada en se fondant sur les informations disponibles les plus récentes.

Le ministre des Transports est tenu de déposer devant le Parlement chaque année un bref rapport de la situation des transports au Canada et, tous les cinq ans, une version approfondie de ce rapport. Cette responsabilité lui est conférée par l'article 52 de la *Loi sur les transports au Canada* (1996), dans sa version modifiée en juin 2007, le paragraphe 52(1) prescrivant un rapport de l'industrie dans les termes suivants :

« Chaque année, avant la fin du mois de mai, le ministre établit, en utilisant les meilleures informations connues, un rapport qu'il dépose devant chaque chambre du Parlement et qui résume la situation des transports au Canada. »

Et le paragraphe 52(2) prescrit un examen tous les cinq ans dans les termes suivants :

« Tous les cinq ans, le ministre présente un rapport approfondi de la situation des transports au Canada qui traite notamment :

- a) du rendement économique des modes de transport et de leur contribution à l'économie canadienne;*
- b) de la mesure dans laquelle les fonds publics ont servi à mettre des ressources, des installations et des services à la disposition des transporteurs et des modes de transport;*
- c) de la mesure dans laquelle les transporteurs et les modes de transport ont été indemnisés, directement ou indirectement, du coût des ressources, installations et services qu'ils sont tenus de mettre à la disposition du public;*
 - c.1) des perspectives à long terme et des tendances dans le domaine des transports au Canada;*
- d) de toute autre question de transport qu'il estime indiquée. »*

Ce rapport survol est le second rapport de ce type déposé par le ministre depuis l'entrée en vigueur de l'article 52 modifié de la *Loi sur les transports au Canada*. Pour préparer ce rapport, Transports Canada a utilisé les meilleurs renseignements et données disponibles, ce qui ne signifie pas que toutes les données soient pour autant des données de 2008. Bien que la portée du rapport dépasse les responsabilités du gouvernement fédéral dans le domaine des transports, il aborde tout de même de façon limitée les questions de transports urbains et intermodaux. Ce rapport et l'addenda qui l'accompagne offrent néanmoins une vue d'ensemble du réseau de transport du Canada.

Ce bref survol de la situation des transports au Canada en 2008 présente les points saillants de l'année 2008 relatifs à chacun des quatre modes de transport (routier, ferroviaire, maritime et aérien) et selon quatre thèmes, à savoir : la place des transports dans l'économie, les dépenses consacrées par l'État aux transports, la sécurité et la sûreté des transports, et les transports et l'environnement. Ce rapport, offrant donc un

aperçu des principaux événements et des tendances notoires de 2008, est complété comme par le passé par l'addenda qui l'accompagne. Cet addenda contient des renseignements détaillés sur un grand nombre de domaines, notamment : l'emploi, le commerce et le tourisme, la consommation d'énergie dans les transports et les statistiques par mode sur les accidents et les incidents. Les tableaux et les figures de l'addenda couvrent également les infrastructures de transport, la structure de l'industrie, les niveaux d'activité et les résultats financiers et autres, ce qui permet de dresser un portrait très instructif et détaillé. Le lecteur désireux d'obtenir des renseignements détaillés ou des séries chronologiques est invité à consulter cet addenda sur le site Web de Transports Canada à **www.tc.gc.ca**. En outre, le rapport annuel et l'addenda déposés en 2007 sont à l'adresse **www.tc.gc.ca**.

Les transports jouent un rôle vital et essentiel dans toutes les activités sociales et économiques du pays. Ils ouvrent les marchés aux ressources naturelles, aux produits agricoles et aux biens manufacturés, et ils appuient les entreprises de service. Ils atténuent également les difficultés posées par la topographie et la géographie, ils relient les collectivités et réduisent l'impact des distances qui séparent les Canadiens les uns des autres. Ces rôles essentiels des transports sont indicatifs des rapports d'interdépendance qu'ils entretiennent avec le tissu économique et social de notre société. Toutefois, les besoins en transport évoluent avec le temps et s'ajustent à la conjoncture.

Les changements dans les activités économiques ont un impact sur la demande de services de transport. Ces changements peuvent intervenir à divers niveaux, notamment au niveau régional ou sectoriel. Il importe de rappeler que la demande de services de transport émane de tous les secteurs de l'économie et qu'il s'agit donc d'une demande dérivée. Les changements qui surviennent dans la structure des échanges et les activités commerciales affectent également la demande de services de transport et peuvent amener les intervenants à rajuster l'offre de services de transport de même que les infrastructures de transport pour faire face aux changements réels et prévisibles attribuables aux échanges commerciaux.

La majorité des données présentées dans ce rapport ou dans l'addenda proviennent de sources autres que Transports Canada et l'établissement du bien-fondé de ces données relève de ces sources. Transports Canada a porté toute l'attention voulue à la qualité et aux limites des données durant la préparation de ce rapport et a inséré au besoin des notes de bas de page aux tableaux de l'addenda pour signaler certains problèmes. Lorsque des problèmes ont été cernés, ils ont été portés à l'attention de la source de ces données. Si le bien-fondé des données a été confirmé, le problème n'a pas été étudié plus à fond compte tenu des échéances extrêmement serrées entourant la rédaction de ce rapport. À quelques rares exceptions près, ce rapport ne contient pas d'estimations visant à contourner l'absence de données. Enfin, ce rapport ne cherche pas non plus à présenter une approche prospective du réseau de transport du Canada.

- En 2008, l'économie canadienne a commencé à ressentir les effets de la récession mondiale. Au cours du quatrième trimestre, le produit intérieur brut (PIB) réel a chuté à un taux annuel de 3,4 %. Pour toute l'année 2008, l'économie canadienne a enregistré une croissance de seulement 0,5 %, soit un recul marqué par rapport au taux de croissance de 2,7 % de 2007.
- L'augmentation de la demande intérieure a ralenti, passant de 4,2 % à 2,5 %, alors que la demande étrangère pour les biens canadiens a accusé une baisse de 4,7 %.
- Le dollar canadien est demeuré sensiblement à parité avec le dollar américain au cours du premier semestre de 2008, puis sa valeur a chuté de 19 % pour atteindre 0,81 dollar américain en décembre. La valeur moyenne du dollar canadien par rapport au dollar américain a diminué de 0,8 % pour se fixer à 0,938 dollar américain.
- De façon générale, l'indice des prix à la consommation (IPC) a augmenté de 2,3 % en 2008, suivant l'augmentation moyenne de 2,2 % enregistrée en 2007. Les principaux facteurs de cette augmentation sont les prix de l'énergie, l'alimentation et les charges de remboursement de prêts hypothécaires. Les prix du transport ont augmenté de 2,1 %, mais cette hausse a été atténuée par une réduction du prix des automobiles.
- En termes réels, les Canadiens ont bénéficié d'un revenu personnel disponible accru de 3,1 % par habitant en 2008.
- Au Canada, le nombre moyen des personnes occupant un emploi a augmenté de 1,5 %.
- En 2008, cinq provinces ont affiché une croissance du PIB réel, dont la Saskatchewan, qui vient en tête avec une croissance de 4,4 %. En raison de la baisse des exportations, Terre-Neuve-et-Labrador, l'Ontario, l'Alberta et la Colombie-Britannique ont affiché des déclinés de moins de 0,5 %. Au Nouveau-Brunswick, la situation est demeurée la même. Le Yukon et le Nunavut ont connu une croissance économique supérieure à 5 %, alors que les Territoires du Nord-Ouest ont dû composer avec un recul considérable.
- En 2008, les échanges commerciaux avec les États-Unis ont augmenté de 4,5 % alors que les échanges commerciaux avec les autres pays se sont accrus de 12 %, principalement alimentés par les importations.
- Jusqu'à 54 % de la valeur des échanges commerciaux effectués avec les États-Unis se sont faits par camionnage, suivi du transport par oléoduc (18 %), du transport ferroviaire (16 %) et du transport maritime et aérien (6 % chacun).
- Plus de 75 % des échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis (selon la valeur) effectués par camion ont transité via six points frontaliers, à savoir : le pont Windsor/Ambassador, Fort Erie/Niagara Falls et Sarnia (Ontario), Lacolle (Québec), Emerson (Manitoba) et Pacific Highway (Colombie-Britannique).
- En 2008, le Canada a effectué des échanges d'une valeur de 314 milliards de dollars avec d'autres pays que les États-Unis. De ce total, 206 milliards de dollars, ou 66 %, représentaient des importations, principalement en provenance de la Chine et du Japon.
- Parmi les vingt principaux partenaires commerciaux du Canada, six pays ont affiché un taux de croissance annuelle moyen de deux chiffres pour leurs échanges avec le Canada entre 1999 et 2008.

- En 2008, la Chine s'est classée au second rang (42,6 milliards de dollars) et au quatrième rang (10,4 milliards de dollars), respectivement, au chapitre des importations et exportations canadiennes.
- Les dépenses en tourisme, dont celles rattachées au transport, ont augmenté de 8,2 % en 2008 et les dépenses en transport ont affiché une hausse de 9,9 %. Le nombre de citoyens des États-Unis d'Amérique visitant le Canada a chuté de 7,9 %, le nombre des visiteurs étrangers autres que ceux provenant des États-Unis a augmenté de 12,1 % et le nombre des Canadiens voyageant à l'extérieur du pays a augmenté de 14,9 %. Par conséquent, le nombre des voyages internationaux généraux à destination et en provenance du Canada a diminué de 1,6 %.
- En 2007, l'utilisation de l'énergie dans le domaine du transport (à l'exception des oléoducs) a augmenté de 4,8 %. Le secteur de l'aviation a utilisé 0,2 % plus d'énergie qu'en 2006, le secteur ferroviaire, 6,3 % de plus, et le secteur routier, 5 % de plus. Les ventes de carburants au secteur maritime au Canada ont augmenté de 9,5 % en 2007. L'utilisation de l'énergie pour les oléoducs a affiché une hausse de 1,1 %.
- En 2008, le prix annuel moyen du baril de pétrole brut (en dollars américains) a augmenté de 37,7 %. Pour sa part, le prix du pétrole canadien à Edmonton a augmenté de 33,1 %, ce qui s'explique principalement par la valeur à la hausse du dollar canadien.
- En 2008, les prix de détail de l'essence et du diesel ont augmenté de 12 % et de 25 %, respectivement. Le prix du carburant utilisé en aviation a augmenté de 38,8 %, le prix du combustible de soute, de 35,5 % (selon les estimations), et le prix du diesel dans le secteur ferroviaire, de 34 % (selon les estimations). Les augmentations du prix des carburants routiers ont été moins fortes, car une proportion beaucoup plus grande de ces prix que du prix des autres carburants comportent des taxes fédérales et provinciales fixes qui ne varient pas en fonction du prix du pétrole brut.
- En 2007, le transport ferroviaire de marchandises a encore une fois affiché une forte croissance de la productivité totale des facteurs. La croissance de la productivité a également été positive dans le secteur du transport aérien (à la suite d'un déclin en 2006) et pour Via Rail, mais légèrement négative dans le secteur du transport en commun. Malgré les prix plus élevés des carburants, les prix de production des transports n'ont été que légèrement supérieurs à ceux de 2006.
- En 2008, les services de transport commerciaux représentaient 4,1 % du PIB à valeur ajoutée du Canada.
- Au Manitoba et en Colombie-Britannique, le transport commercial a représenté un peu plus de 6 % du PIB provincial. L'Ontario et le Québec ont contribué à près de 53 % des activités commerciales de transport à l'échelle nationale, et l'Alberta et la Colombie-Britannique ont représenté 34 %.
- Les investissements dans les transports ont représenté 2,8 % du PIB du Canada en 2008.
- En 2008, les dépenses personnelles consacrées aux transports ont représenté 8,4 % de la demande intérieure finale au Canada.

Nota : Consulter les tableaux et figures EC1 à EC75 de l'addenda pour d'autres statistiques relatives au commerce, au tourisme, à l'emploi, à l'énergie et, à la performance des transports.

Dépenses de l'État consacrées aux transports

- En 2007, le gouvernement du Canada a annoncé le plan Chantiers Canada, chiffré à 33 milliards de dollars. Le plan comprend les 2,1 milliards de dollars du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers (FPPF) et le milliard de dollars de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique (IPCAP). Il s'agit de deux fonds axés sur le mérite qui visent à améliorer l'infrastructure et ainsi à rehausser la compétitivité, la fiabilité et l'efficacité des corridors commerciaux et des portes internationales stratégiques.
- Au cours de l'exercice 2007-2008, tous les ordres de gouvernement réunis ont dépensé 29 milliards de dollars en transport, après déduction des transferts, soit 4,3 milliards de plus qu'en 2006-2007. Les dépenses du gouvernement fédéral ont augmenté de 492 millions de dollars pour s'établir à 4,1 milliards de dollars, les dépenses des gouvernements provinciaux/territoriaux ont augmenté de 3,1 milliards de dollars pour s'établir à 14 milliards de dollars et les dépenses des administrations locales se sont chiffrées à 10,9 milliards de dollars, en hausse de 735 millions de dollars.
- En 2007-2008, tous les ordres de gouvernement ont perçu 16 milliards de dollars en droits de permis et de licence et en taxes sur le carburant auprès des utilisateurs du transport, soit 1 % de plus que l'année précédente. Le montant des taxes sur le carburant destiné au transport est demeuré à 11,7 milliards de dollars. Les recettes de transport du gouvernement fédéral autres que celles tirées des taxes sur le carburant ont augmenté de 5 % pour s'établir à 859 millions de dollars. Le coût des licences et des droits provinciaux et territoriaux a quant à lui augmenté de 3,5 % et se chiffre à 3,5 milliards de dollars.
- En 2007-2008, les dépenses fédérales directes engagées en transport ont augmenté de 1,6 %, pour s'établir à 2,2 milliards de dollars. Les dépenses relatives aux opérations sont demeurées à 1,1 milliard de dollars. Les dépenses liées aux activités stratégiques, de sécurité et de sûreté ont augmenté de 2 %, pour s'établir à 984 millions de dollars. Sur les dépenses directes totales engagées en transport en 2008-2009, on prévoit que Transports Canada représentera 40,6 %, Pêches et Océans, 31 % et les autres ministères et organismes fédéraux, 28,4 %.
- En 2007-2008, le total des subventions et des contributions fédérales directes a augmenté de 32,6 %, pour s'établir à 1,9 milliard de dollars. En 2008-2009, on prévoit que le mode routier recevra la subvention la plus importante, soit 898 millions de dollars. Le mode routier sera suivi du transport en commun, du mode ferroviaire, du mode maritime et du mode aérien, qui recevront respectivement 609 millions de dollars, 315 millions de dollars, 178 millions de dollars et 83 millions de dollars. En 2007-2008, Transports Canada aura distribué 688 millions de dollars sur l'ensemble des subventions et des contributions versées cette année-là, alors qu'Infrastructure Canada aura distribué 1,2 milliard de dollars.
- Sur les 29 milliards de dollars dépensés par tous les ordres de gouvernement en 2007-2008, 20,9 milliards de dollars ont été affectés aux routes, 4,4 milliards de dollars au transport public, 1,4 milliard de dollars au secteur maritime, 903 millions de dollars au secteur aérien, 326 millions de dollars au secteur ferroviaire et 1,1 milliard de dollars en dépenses dans le secteur multimodal et autres. Les gouvernements fédéral et provinciaux ont dépensé tout juste plus de 2,6 milliards de dollars dans le domaine du transport aérien, maritime et ferroviaire.
- Les gouvernements provinciaux et territoriaux et les administrations locales ont dépensé 24,9 milliards de dollars en transport en 2007-2008, soit 18,2 % de plus qu'en 2006-2007. Environ 79 % de ce montant ont été affectés aux autoroutes et aux routes.

Nota : Consulter les tableaux G1 à G7 de l'addenda pour d'autres statistiques sur les dépenses gouvernementales en transport.

Sécurité du transport

- On a dénombré 232 accidents en aviation en 2008, soit 9 % de moins qu'en 2007, et 44 décès liés au transport aérien, soit un de plus qu'en 2007. Le taux d'accident de 2008 (données préliminaires) est de 5,2 % par 100 000 heures de vol, ce qui constitue le taux le plus faible des dix dernières années.
- En 2008, le Canada et la Commission européenne ont commencé à ratifier une entente d'envergure sur les normes communes de réglementation de la sécurité applicables à la navigabilité aérienne des produits, y compris la certification, la fabrication et l'entretien des produits aéronautiques civils.
- En 2008, pour une cinquième année consécutive, le nombre des accidents maritimes mettant en cause des bâtiments canadiens et des accidents survenus à bord d'un bâtiment était à la baisse. Les 356 accidents représentent un pourcentage de 16,7 % de moins que la moyenne de 2003 à 2007. On a dénombré 20 accidents maritimes par million de kilomètres-navire (données préliminaires, bâtiments canadiens de plus de 15 tonnes de jauge brute, excluant les bateaux de pêche), comparativement à la moyenne de 21,7 enregistrée au cours des cinq années précédentes. On fait état de 20 décès liés au transport maritime survenus sur des bâtiments canadiens, comparativement à la moyenne de 18,2 enregistrée au cours des cinq années précédentes. On dénombre 85 décès liés à la navigation de plaisance en 2006, soit une baisse par rapport aux 114 décès survenus en 2005 (statistiques les plus récentes disponibles, excluant celles de Terre-Neuve-et-Labrador). Selon les estimations de l'industrie, il y a environ six millions de plaisanciers au Canada. En 2008, Service Canada a délivré plus de 60 000 permis pour embarcation de plaisance.
- En juin 2008, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités a présenté son rapport sur les modifications proposées à la *Loi sur la protection des eaux navigables* (LPEN). Les modifications sont conçues pour faciliter l'examen des ouvrages tout en protégeant la navigation et l'environnement.
- Certains nouveaux règlements en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* sont entrés en vigueur. Le Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires offre un nouveau moyen de faire respecter les exigences en matière de sécurité maritime sans avoir recours au système des tribunaux criminels. Le Règlement sur les bâtiments à usage spécial régit la descente de rivière en radeau pneumatique et le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments établit une limite de vitesse sur le littoral et limite l'exploitation des embarcations de plaisance.
- Le 5 mai 2008, le ministre des Transports a annoncé qu'il soutenait les efforts conjoints du Canada et des États-Unis visant à protéger les Grands Lacs et la Voie maritime du Saint-Laurent grâce à des inspections de l'eau de ballast et l'application de la tolérance zéro vis-à-vis de la pollution causée par les bâtiments.
- Le 4 septembre 2008, le ministre a annoncé le transfert de trois simulateurs de formation maritime du gouvernement du Canada à la province de la Colombie-Britannique, ainsi qu'un financement fédéral de 2,3 millions de dollars pour permettre à la province de moderniser les appareils.
- Le 3 décembre 2008, une législation a été déposée pour modifier la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* afin de donner au Canada un meilleur contrôle de l'activité maritime dans l'Arctique canadien, tout en améliorant la protection de l'environnement.
- On fait état de 1 147 accidents ferroviaires et de 74 décès liés au transport ferroviaire en 2008, soit 13,3 % et 11,9 % de moins, respectivement, qu'en 2007.
- À la suite de la publication du rapport d'examen de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* (LSF), Transports Canada a formé le conseil consultatif sur la sécurité ferroviaire (CCSF) afin de « rejoindre » le processus consultatif sur la sécurité ferroviaire et d'examiner les orientations futures des questions de sécurité ferroviaire, d'élaboration de règles, de réglementation, de politique et d'autres questions stratégiques.

- Selon les estimations, on fait état de 138 275 collisions routières avec blessés et de 2 754 décès en 2007.
- En moyenne, les collisions impliquant des camions lourds représentent 7 % de toutes les collisions, mais plus ou moins 20 % de tous les décès survenus sur la route chaque année.
- Parmi les conducteurs décédés en 2006 sur qui on a effectué des tests d'alcoolémie, presque 39 % présentaient un taux d'alcoolémie positif et un peu plus de 57 % de ces conducteurs présentaient plus que le double de la limite prévue par la loi dans la majorité des compétences.
- En mémoire des quelque 3 000 Canadiens tués et des quelque 16 000 personnes gravement blessées sur les routes du Canada, on a tenu la première Journée nationale du souvenir des victimes de la route le 19 novembre 2008.
- Le 30 octobre 2008, Transports Canada a formé un partenariat avec l'Association canadienne des automobilistes pour promouvoir les avantages, sur le plan du sauvetage, de l'achat d'un nouveau véhicule muni du contrôle électronique de la stabilité (CES). Cette technologie prévient la perte de contrôle du véhicule, par exemple, dans les cas d'embarquée causée par l'évitement d'un obstacle ou de glissade potentielle dans une bretelle de sortie glissante.
- Environ 200 millions de tonnes de marchandises dangereuses sont transportées chaque année au Canada, dont plus de la moitié par camion. On dénombre 419 accidents dans le domaine du transport de marchandises dangereuses en 2008, soit 1 % de moins qu'en 2007. Cependant, seulement douze blessures sont directement attribuables aux marchandises dangereuses elles-mêmes. Les accidents sont survenus deux fois plus souvent pendant le chargement ou le déchargement dans les installations de transport que pendant le transport.

Sûreté du transport

- La sûreté du transport a continué de se renforcer au Canada en 2008, grâce à diverses améliorations et initiatives.
- En 2006, le gouvernement a investi 26 millions de dollars dans la conception et l'essai, par le biais de projets pilotes, d'améliorations à la sûreté du fret aérien et, entre 2006 et 2008, Transports Canada, conjointement avec l'Agence des services frontaliers du Canada et des partenaires de l'industrie, a mené des projets pilotes et des évaluations technologiques et a élaboré des méthodes harmonisées avec les méthodes internationales.
- En 2008, plus de sept millions de dollars en financement ont été approuvés pour plus de 40 projets d'amélioration de la sûreté maritime. Cela représentait le dernier cycle du Programme de contributions pour la sûreté maritime chiffré à 112 millions de dollars.
- Au 15 décembre 2008, le Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime était mis en œuvre avec succès dans onze grands ports du Canada, soit ceux de Vancouver, de Montréal, de Halifax, de la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent, de Prince Rupert, de Victoria, de Windsor, de Hamilton, de Toronto, de Québec, de Saint John (Nouveau-Brunswick) et de St. John's (Terre-Neuve-et-Labrador).
- En janvier 2008, Transports Canada a annoncé de nouveaux projets visant à renforcer la sûreté du transport ferroviaire de passagers et du transport en commun dans le cadre du dernier cycle du programme Sûreté-Transit de 80 millions de dollars.
- En 2008, Transports Canada a collaboré avec l'industrie ferroviaire et du transport en commun pour élaborer un code de pratique pour les plans de sûreté. Le Ministère a également coprésenté des ateliers et des conférences afin de faciliter les échanges de renseignements et de pratiques exemplaires entre les intervenants du transport de surface et les spécialistes de la sûreté.

Nota : Consulter les tableaux et figures S1 à S24 de l'addenda pour d'autres statistiques sur la sécurité et la sûreté dans les transports.

- Le secteur des transports est responsable de 26 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) du Canada, et se classe tout juste après les sources fixes à cet égard. Les émissions attribuables aux transports ont cru à un taux annuel moyen de 0,9 % entre 2000 et 2006, passant de 180 à 190 mégatonnes (Mt), en comparaison à un taux annuel moyen de 2,4 % de 1995 à 2000.
- Les émissions de GES liées au transport des voyageurs sont demeurées relativement stables en 2006, en dépit d'une tendance à la hausse, bien que plus modérée. De 2000 à 2006, les émissions de GES des véhicules à passagers ont augmenté de 0,8 % par année en moyenne, en comparaison de 0,5 % de 1995 à 2000. Les passagers-kilomètres ont augmenté de 1,2 % en 2006 et de 0,8 % par année en moyenne au cours de la période 2000 – 2006.
- En dépit de nettes améliorations dans la consommation de carburant, les émissions de GES liées au transport des marchandises ont continué d'augmenter. Selon une tendance de plus longue durée et allant en s'accroissant, les émissions attribuables au transport routier des marchandises ont augmenté de 0,2 % en 2006 et de 2,7 % par année en moyenne de 2000 à 2006. Il s'agit là d'un taux de croissance relativement plus faible que celui observé dans les années 1990. Le transport routier des marchandises, mesuré en tonnes-kilomètres, a présenté un taux de croissance annuel moyen de 4,1 % au cours de cette période. Ceci dénote une amélioration continue sur le plan de la consommation de carburant, en regard de l'augmentation relativement plus faible des émissions liées au transport des marchandises.
- Le secteur du transport aérien a présenté, de 2001 à 2006, et par rapport à l'ensemble du secteur du transport non-routier, la plus forte croissance relative des émissions de GES. Ainsi, on a observé une augmentation des GES de 3,7 % par année en moyenne, le volume total émis passant de 14,9 à 17,9 Mt.
- Le gouvernement du Canada a mis en œuvre la stratégie écoTRANSPORTS, d'une valeur de 463 millions de dollars et visant la période allant de 2007 à 2012, afin de réduire les émissions de polluants atmosphériques et de GES dans le secteur des transports, grâce à des initiatives qui se renforcent mutuellement.
- Dans le cadre du Programme de remises écoAUTO de Transports Canada, qui prend fin en mars 2009, on a distribué aux Canadiens 71 millions de dollars en remises pour la location ou l'achat de 61 000 véhicules éconergétiques en 2007-2008. Mentionnons, parmi les autres initiatives mises en œuvre :
 - incitatifs financiers offerts à 14 000 Canadiens pour le retrait des véhicules fortement polluants dans le cadre du Programme de mise à la ferraille de véhicules d'Environnement Canada;
 - somme de 6,1 millions de dollars pour appuyer 18 projets menés par des entreprises commerciales de transport des marchandises et ayant pour objet la démonstration ou l'achat de technologies de réduction des émissions dans le cadre du programme écoMARCHANDISES de Transports Canada;
 - plus de 400 000 \$ pour cinq projets visant à promouvoir des pratiques de conduite exemplaires dans le cadre du programme écoÉnergie de Ressources naturelles Canada et visant les véhicules personnels;
 - plus de 250 000 \$ pour six projets visant à favoriser l'adoption de pratiques exemplaires parmi les gestionnaires de parc automobiles et les conducteurs, dans le cadre du Programme écoÉNERGIE pour les parcs de véhicules.

- La stratégie écoTRANSPORTS visait également à établir des partenariats et des réseaux avec :
 - les administrations municipales et les commissions de transport, pour appuyer des projets de transport urbain écologiques dans le cadre du programme écoMobilité;
 - l'industrie automobile, pour cerner les obstacles à l'introduction de véhicules produisant peu d'émissions dans le cadre du programme écoTECHNOLOGIE pour véhicules de Transports Canada;
 - l'industrie ferroviaire, pour informer ses membres au sujet des technologies de réduction des émissions dans le cadre du programme de partenariats écoMARCHANDISES de Transports Canada;
 - les gouvernements provinciaux et territoriaux et les industries et associations des transports, pour entreprendre un certain nombre d'études et examiner des options stratégiques concernant des domaines qui présentent un intérêt particulier pour Transports Canada, relativement à l'environnement.
- En 2008, Transports Canada a commencé à travailler avec le Conseil des aéroports du Canada, afin de mettre en œuvre des plans de gestion de la qualité de l'air nécessitant l'établissement d'inventaires des émissions, et de déterminer les possibilités opérationnelles de réduction des émissions. Transports Canada a aussi dirigé la mise à jour de la circulaire 303 de l'Organisation de l'aviation civile internationale, *Possibilités opérationnelles de minimiser la consommation de carburants et de réduire les émissions*, afin qu'elle tienne mieux compte de l'état actuel de la technologie. La publication du document révisé est prévue pour 2010.
- Transports Canada est membre actif du Groupe sur l'aviation internationale et les changements climatiques (GAICC). Deux réunions de travail ont eu lieu en 2008, et le groupe élabore actuellement un plan d'action pour l'automne 2009.
- Le gouvernement du Canada travaille présentement à l'élaboration et à la mise en œuvre de nouveaux règlements qui s'arrimeraient aux normes obligatoires de rendement énergétiques des États-Unis, pour réduire efficacement la consommation de carburant et les émissions de GES, d'une façon sensible et sensée sur le plan économique.
- Transports Canada a poursuivi sa collaboration avec le secteur de l'aviation par le biais du protocole d'entente volontaire de 2005 sur la réduction des émissions. Ce protocole d'entente, le premier en son genre à l'échelle mondiale, fixe un objectif de réduction des émissions de GES par tonne-kilomètre payante, à une moyenne de 1,1 % par année, en vue de l'atteinte, en 2012, d'une amélioration cumulative de 24 % par rapport au facteur de référence de base de 1990. Bien que quatre compagnies aériennes importantes aient quitté l'Association du transport aérien du Canada en avril 2008, l'industrie a confirmé que les enjeux environnementaux demeurent sa priorité absolue.
- En 2007, Transports Canada, Environnement Canada et l'Association des chemins de fer du Canada ont signé un protocole d'entente qui fait état des engagements des compagnies de chemin de fer canadiennes à réduire volontairement des émissions de GES et les principaux contaminants atmosphériques. Le protocole inclut des objectifs de réduction des émissions de GES basés sur l'efficacité d'ici 2010, les stratégies de renouvellement de la flotte pour la période allant de 2006 à 2015, ainsi que d'autres mesures et interventions visant à réduire davantage les émissions. En 2008, l'industrie a fait état de ses réalisations en matière de réduction des émissions dans le rapport annuel de 2007 sur le Programme de surveillance des émissions des locomotives.

Nota : Consulter les figures EN1 à EN6 de l'addenda pour d'autres statistiques relatives aux transports et à l'environnement.

- Le projet de loi C-8 a reçu la sanction royale le 28 février 2008. Ce projet de loi vise à améliorer les dispositions de la *Loi sur les transports au Canada* qui protègent les expéditeurs contre d'éventuels abus en raison de la position dominante sur le marché des compagnies de chemins de fer. De plus, il assure aux compagnies de chemins de fer une stabilité en matière de réglementation, de façon à les encourager à faire les investissements nécessaires pour que les expéditeurs canadiens demeurent concurrentiels sur les marchés nationaux, continentaux et internationaux.
- En consultation avec un large éventail d'intervenants, l'Office des transports du Canada a achevé et publié les Lignes directrices sur la résolution des plaintes relatives au bruit et aux vibrations ferroviaires en octobre 2008.
- Le 12 août 2008, le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités a rendu public le cadre de référence de l'examen des services de transport ferroviaire de marchandises. En collaboration avec les intervenants intéressés, un comité composé de trois personnalités éminentes formulera des recommandations en vue de la mise en place d'une logistique efficace pour le réseau de transport ferroviaire du Canada. Le comité aura de 12 à 18 mois pour produire son rapport.
- Les gouvernements de l'Ontario, du Québec et du Canada ont annoncé la mise à jour des études de faisabilité de 1992-1995 d'une liaison ferroviaire rapide desservant le corridor de Québec-Windsor. Cette mise à jour sera terminée au début de 2010.
- Via Rail a connu une augmentation de 8,7 % des passagers-milles, ainsi qu'une diminution de 3,0 % des tarifs moyens, ce qui s'est traduit par une augmentation de 5,2 % des recettes au service voyageurs.
- En juillet 2008, le gouvernement du Canada, le gouvernement du Manitoba et la Hudson Bay Railway Company ont signé une entente de financement conjoint d'un projet d'une valeur de 60 millions de dollars et d'une durée de dix ans visant la remise en état de la voie ferrée qui relie le Pas et Churchill (Manitoba). Chaque partie à l'entente a investi la somme de 20 millions de dollars.
- En 2007, le gouvernement fédéral a alloué à Via Rail la somme de 516 millions de dollars en nouveaux capitaux, répartis sur une période de cinq ans. Ce financement est destiné à des projets d'équipement et d'infrastructure visant à soutenir le réseau actuel grâce à l'amélioration de la ponctualité, à la réduction de la durée des déplacements, et à une fréquence accrue des services. En 2008, Via Rail a terminé les travaux d'amélioration de sa voie ferrée reliant Coteau (Québec) et Ottawa, ainsi que de celle reliant Chatham et Windsor (Ontario). Elle a aussi apporté des améliorations à certaines gares, dont celles de Ottawa et Winnipeg, et commencé à reconstruire son parc de 53 locomotives de type F40.
- La Société des Chemins de fer du Québec a vendu au Canadien National (CN), pour la somme de 49,8 millions de dollars, la majorité de ses actifs, dont le Chemin de fer Ottawa Central, le Chemin de fer de la Matapédia et du Golfe, la Compagnie de chemin de fer de la Côte est du Nouveau-Brunswick et le traversier ferroviaire COGEMA.

- En novembre 2008, on a procédé à l'ouverture d'un saut-de-mouton (dans le nord de la Colombie-Britannique). Cet ouvrage qui se trouve sur la voie ferrée desservant Prince Rupert, constitue le premier projet d'infrastructure mené à terme dans le cadre de l'Initiative de la porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique. Plusieurs autres projets sont en cours dans le cadre de cette initiative.
- En 2007, les compagnies de chemin de fer canadiennes ont assuré le transport de 355 millions de tonnes de marchandises. En matière de volume, l'année 2007 se classe au quatrième rang.
- Les treize services de trains de banlieue exploités à Montréal, Toronto et Vancouver ont assuré le transport de 61,2 millions de passagers en 2007, ce qui représente une augmentation de 4,5 %.
- En 2008, le CN et la société Canadien Pacifique Limitée (CP Rail) ont collectivement injecté plus de 2,4 milliards de dollars dans des programmes d'immobilisations pour les voies ferrées, la signalisation, les voies d'évitement, les locomotives et les wagons.
- En 2007, l'industrie ferroviaire du Canada employait 34 417 personnes, ce qui représente une augmentation de 0,65 % par rapport à 2006, bien que ce nombre soit inférieur de 12 000 à ce qu'il était il y a dix ans.
- Plus de 50 chemins de fer d'intérêt local et régionaux sont exploités au Canada. En 2006, ils comptaient pour 23,6 % du nombre total de kilomètres de voies, et pour 642 millions de dollars en revenus.
- La forte croissance du trafic intermodal ferroviaire s'est poursuivie. On observe en effet un taux de croissance annuel moyen (TCAM) de 5,9 % de 1998 à 2007. Compte tenu de leur TCAM de 8,2 %, les importations maritimes constituent le fer de lance de cette croissance.
- De 1998 à 2007, les recettes du secteur ferroviaire ont présenté un TCAM fort élevé, à 3,7 %, bien que le CN et CP Rail aient enregistré un TCAM d'environ 5,2 % pendant cette période. Le ralentissement de la croissance des recettes des chemins de fer d'intérêt local est attribuable dans une large mesure au transfert de certains chemins de fer d'intérêt local et régionaux importants aux transporteurs de catégorie I au cours des dernières années. Les chemins de fer de la catégorie I comptent maintenant pour 94 % des recettes du secteur ferroviaire.

Nota : Consulter les tableaux RA1 à RA33 de l'addenda pour d'autres statistiques sur le transport ferroviaire.

Transport routier

- En avril 2008, le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière a approuvé les modifications apportées au protocole d'entente fédéral-provincial-territorial sur le poids et les dimensions des véhicules. Selon le protocole, sept configurations de camion peuvent être utilisées sur le réseau des grandes routes du Canada.
- En 2008, le Nouveau-Brunswick est devenu la cinquième province à ouvrir son réseau de routes à quatre voies aux véhicules articulés allongés, se joignant ainsi au Québec, au Manitoba, à la Saskatchewan et à l'Alberta. Plus tard en cours d'année, le gouvernement de la Nouvelle-Écosse a annoncé qu'elle mettait au point un projet pilote sur les véhicules articulés allongés.
- Le 18 juin 2008, le Canada annonçait que la zone industrielle Brighton Beach de West Windsor est l'emplacement privilégié, sur les plans environnemental et technique, de l'aire d'inspection canadienne et du passage de cours d'eau pour le nouveau lien international Windsor-Détroit. La conception technique privilégiée de la nouvelle route d'accès de l'Ontario a été annoncée le 1^{er} mai 2008. L'approbation de l'évaluation environnementale effectuée par le ministère de l'Environnement de l'Ontario devrait être donnée en 2009.
- Transports Canada continue de collaborer avec l'État du Michigan et d'autres partenaires américains pour établir la structure de gouvernance s'appliquant au nouveau lien international y compris voir à l'élaboration de la législation nécessaire au Michigan, qui permettra de déclencher la phase d'acquisition du projet.
- En 2008, la longueur du Réseau routier national (RRN) était de tout juste plus de 38 000 kilomètres de route. De ce nombre, 72 % étaient classées routes principales, 12 % étaient classées secondaires et près de 16 %, routes du Nord et isolées.
- Le RRN représente 3 % du réseau routier du Canada, mais 37 % des véhicules-kilomètres parcourus en 2008.
- Au cours de l'exercice 2007-2008, les gouvernements ont collectivement investi plus de 3,2 milliards de dollars dans le RRN, soit 39 % de plus qu'au cours de l'année précédente.
- Le parc des véhicules motorisés (en 2007) était constitué de 19 millions de voitures/camions légers/fourgons et de 700 000 camions lourds (poids brut d'au moins 4,5 tonnes). Le parc des véhicules légers a parcouru 300 milliards de kilomètres (en hausse de 1,2 %) et le parc des camions lourds, 32 milliards de kilomètres (en hausse de 10 %).
- En 2008, le nombre des véhicules (automobiles et camions) ayant traversé la frontière canado-américaine a diminué de 5,4 %.
- La valeur des échanges commerciaux canado-américains (entrants et sortants) effectués entre les emplacements frontaliers terrestres a diminué d'environ 4 %. En 2008, des échanges commerciaux représentant 260 milliards de dollars, ou 80 % du commerce routier canado-américain total (chiffré à 327 milliards de dollars), ont été effectués par le biais des passagers frontaliers de l'Ontario et du Québec avec les États-Unis.
- En 2008, la valeur des échanges commerciaux au pont Windsor-Ambassador a chuté de 13 %, alors que l'activité de camionnage a diminué de 17 %. Quinze des 20 postes frontaliers les plus importants ont enregistré une baisse de la circulation de camions.
- En 2007, les revenus d'exploitation des transporteurs motorisés de fret contre rémunération affichant des revenus annuels de 30 000 dollars ou plus étaient estimés à 32,4 milliards de dollars, soit une baisse de 2,8 %. Les transporteurs ayant des revenus annuels de 25 millions de dollars ou plus ont gagné environ 26 % de ces revenus.

- Pour les utilisateurs commerciaux, le coût moyen du diesel a augmenté de plus de 25 % en 2008. Le nombre de faillites dans le domaine du camionnage a augmenté de 14 %, ce qui constitue la première augmentation depuis 2001.
- En 2006, les transporteurs canadiens contre rémunération ont parcouru 234,3 milliards de tonnes-kilomètres, soit 139 milliards de tonnes-kilomètres dans le marché intérieur et 95,3 milliards de tonnes-kilomètres dans le secteur international.
- Afin d'améliorer le transport en commun, le Budget de 2008 a mis de côté 500 millions de dollars dans la Fiducie d'investissement pour les transports en commun afin d'appuyer les investissements dans les projets de transport urbain tels le transport en commun rapide, les autobus urbains, les véhicules multi-occupants et les voies cyclables. Le financement a été affecté parmi les provinces et les territoires, selon une méthode égale par habitant.
- Transports Canada a supervisé le processus par lequel les provinces et les territoires ont pris des engagements vis-à-vis des plans de financement avant de recevoir des montants de la Fiducie d'investissement pour les transports en commun. Toutes les provinces et tous les territoires ont pris ces engagements avant le 31 mars 2008.
- Dans le Budget de 2008, on annonçait que le fonds de la taxe sur l'essence (FTE) deviendra une mesure permanente chiffrée à deux milliards de dollars par année après l'année 2013-2014. Une partie considérable de la FTE a été dépensée pour le transport en commun dans de nombreuses provinces et de nombreux territoires, représentant 26 % en tout en 2005-2006/2006-2007 et 30% en 2007-2008. Certaines grandes villes, comme Toronto et Vancouver, réservent la totalité de leurs affectations du FTE pour le transport en commun.
- Le financement fédéral versé pour l'infrastructure du transport en commun a considérablement augmenté au cours des dernières années et on prévoit qu'il atteindra plus d'un milliard de dollars en 2008-2009 seulement. Des montants additionnels sont également accessibles dans le cadre du plan Chantiers Canada, qui cible tout particulièrement le transport en commun comme secteur d'investissement prioritaire.
- En 2007, les revenus de l'industrie du transport par autobus (en tenant compte des contributions gouvernementales) étaient estimés à 10,1 milliards de dollars, en hausse de 5,2 %.
- Les déplacements en autobus entre le Canada et les États-Unis représentaient deux millions de passagers en 2008, soit une baisse de 5,7 % par rapport à 2007. Les déplacements en autobus entre le Canada et les États-Unis effectués par des résidents américains ont été particulièrement touchés, leur nombre diminuant de presque 12 %.
- L'augmentation des prix de l'essence a fait augmenter les coûts des exploitants, mais a également fait augmenter le nombre de passagers du moins pour certains transporteurs, car les automobiles privées sont devenues moins attrayantes pour les voyages entre les villes.
- Davantage de Canadiens ont recours aux transports en commun. Au cours de la période s'échelonnant entre 2001 et 2006, le nombre de passagers transportés par des exploitants du transport en commun a augmenté de 2,9 % par année, en moyenne. Les exploitants du transport en commun ont transporté 1,766 million de passagers en 2007.

Nota : Consulter les tableaux et figures RO1 à RO28 de l'addenda pour d'autres statistiques sur le transport routier.

- Le 18 juin 2008, la *Loi maritime du Canada* (LMC) modifiée a reçu la sanction royale. La loi modifiée et les initiatives stratégiques complémentaires visent à renforcer le cadre opérationnel des administrations portuaires canadiennes (APC), à promouvoir l'infrastructure maritime et à favoriser un environnement financier plus souple pour ces administrations.
- L'Administration portuaire de Vancouver Fraser fusionnée a entamé ses activités le 1^{er} janvier 2008. La fusion permettra de soutenir et d'augmenter le commerce effectué avec la région Asie-Pacifique, d'augmenter la part du trafic de conteneurs de la Porte Asie-Pacifique et d'optimiser les économies réalisées par les ports et la planification portuaire.
- Au cours de sa première année complète d'exploitation, le nouveau terminal de conteneurs Fairview du Port de Prince-Rupert a traité 181 894 EVP (équivalent vingt pieds). En juillet 2008, COSCO-CKYH Alliance a institué un nouveau service hebdomadaire.
- Transports Canada a annoncé le financement de cinq projets d'infrastructure de transport maritime à courte distance en Colombie-Britannique et un atelier a été tenu afin de mettre en évidence les projets prometteurs dans le Canada atlantique. Transports Canada a continué de participer aux activités de la Table ronde sur le transport maritime à courte distance du Québec et aux initiatives connexes afin d'intégrer ce type de transport maritime à l'établissement de la Porte et du Corridor de commerce Ontario-Québec.
- Le 9 mai 2008, le Canada a présenté à l'Organisation maritime internationale son instrument de ratification de la *Convention internationale de 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes, modifiée par son protocole de 1996*. Cette convention encourage le transport maritime et le commerce en donnant aux armateurs une certaine certitude vis-à-vis de leur responsabilité.
- Le 25 février 2008, le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités a présenté deux conventions, soit le *Protocole de 2003 sur la Convention internationale portant sur la création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, 1992* et la *Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute, 2001*. Cette dernière est entrée en vigueur à l'échelle internationale le 21 novembre 2008.
- En juillet 2008, la Table sur le rendement de la Porte a été mise sur pied et a convoqué des intervenants majeurs de la chaîne d'approvisionnement pour évaluer les questions qui assureraient la compétitivité à long terme de la chaîne d'approvisionnement de la Porte de l'Asie-Pacifique, par le biais des basses-terres continentales de la Colombie-Britannique. La première réunion a eu lieu en décembre 2008 et on prévoit que la table concrétisera son mandat dans un délai de 12 à 18 mois.
- En 2008, Ridley Terminals Inc. (RTI), une société d'État exploitant des installations de marchandises en vrac au port de Prince Rupert, a traité environ 4,9 millions de tonnes de marchandises, soit une légère baisse par rapport aux 5,1 millions de tonnes enregistrées en 2007. Comme RTI a fait état d'un bénéfice d'exploitation pour une deuxième année consécutive, la société n'a reçu aucune contribution fédérale en 2008.

- Le 1^{er} août 2008, le gouvernement du Canada et les provinces du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse ont annoncé une aide financière maximale de 15,1 millions de dollars pour assurer que le service de traversier de Digby–Saint John continue d'être offert jusqu'au 31 janvier 2011. Le gouvernement du Canada offrira un financement maximal de 11,1 millions de dollars, alors que les provinces verseront deux millions de dollars chacune pendant deux ans.
- Grâce à un montant de 101 millions de dollars versé par le gouvernement du Canada, Marine Atlantic Inc. a signé une entente d'affrètement pour le *Atlantic Vision*, un bâtiment moderne européen de 2002 pouvant transporter 531 voitures et 962 passagers, afin de gérer l'augmentation du nombre des déplacements par traversier à destination et en provenance de Terre-Neuve-et-Labrador.
- Grâce à la solide performance économique de Terre-Neuve-et-Labrador, Marine Atlantic Inc. a enregistré une augmentation des déplacements au cours de l'exercice 2007-2008; l'entreprise a transporté 416 823 passagers, 141 718 véhicules de tourisme et 90 039 véhicules commerciaux. Cela a donné lieu à une augmentation des revenus tirés des tarifs et des services accessoires, pour un total de 73,2 millions de dollars. Comme les dépenses d'exploitation n'ont que légèrement augmenté, Marine Atlantic Inc. a affiché un rendement de 58 % sur le plan du recouvrement des coûts.
- En 2008, la voie maritime du Saint-Laurent a traité 5,4 % moins de volume (40,7 millions de tonnes), ce qui s'explique principalement par une réduction des importations de produits d'acier et des exportations de grain.
- En 2007-2008, la voie maritime du Saint-Laurent a généré des revenus de 78,1 millions de dollars grâce aux péages et à d'autres sources et a engagé des dépenses d'exploitation de 62,4 millions de dollars. Les dépenses rattachées au renouvellement des actifs se sont élevées à 38,3 millions de dollars.
- En 2007, les 19 APC ont traité 56 % du trafic portuaire total du Canada (260 millions de tonnes).
- En 2007, on estimait le trafic de marchandises maritimes à 398,3 millions de tonnes, dont 67,3 millions de tonnes représentaient des mouvements intérieurs, 126,5 millions de tonnes constituaient des mouvements transfrontaliers et 204,5 millions de tonnes représentaient d'autres mouvements internationaux.
- Les services de transport maritime ont traité 159,7 milliards de dollars en commerce international en 2007, 78,3 milliards de dollars en importations et 81,4 milliards de dollars en exportations.
- Les estimations préliminaires indiquent que le trafic international des bateaux de croisière de 2008 a augmenté à un rythme record dans quatre ports de l'Est, soit ceux de Halifax (29 %), de Québec (23 %), de Saint John (38 %) et de Montréal (14 %). Le port de Vancouver a affiché une baisse du trafic des bateaux de croisière.
- En 2007, les 19 APC affichaient des revenus d'exploitation de 361 millions de dollars et des dépenses d'exploitation de 211 millions de dollars. Cela représente un ratio moyen dépenses d'exploitation-revenus d'exploitation de 58,6 %. Les ports de Vancouver et de Montréal ont généré 54 % des revenus totaux des APC. L'ensemble des APC a dépensé 359 millions de dollars dans des projets d'immobilisation en 2007 et le rendement de l'actif général a été de 3,3 %.

Nota : Consulter les tableaux M1 à M29 de l'addenda pour d'autres statistiques sur le transport maritime.

Transport aérien

- En 2008, 109,3 millions de passagers (données préliminaires) ont été embarqués et débarqués dans les aéroports canadiens, c'est-à-dire 3 % de plus qu'en 2007. Le trafic intérieur des passagers aériens a augmenté de 2,2 %, passant à 68,1 millions, le trafic transfrontalier des passagers est resté le même, à 21,4 millions, et le reste du trafic international a augmenté de 9,6 %, passant à 19,8 millions de passagers.
- En 2007, les revenus tirés des frais d'améliorations aéroportuaires ont augmenté de 26 %, passant de 535 millions de dollars (2006) à 673,5 millions de dollars.
- En 2007, les administrations aéroportuaires du Réseau national d'aéroports (RNA) ont fait état de recettes se chiffrant à 2,6 milliards de dollars, ce qui représente une augmentation de 12 % par rapport à 2006. Les administrations aéroportuaires de Toronto, Montréal et Vancouver ont compté pour 73 % de ces recettes. Les frais d'exploitation ont augmenté de 4,5 %, passant à 1,5 milliard de dollars. Le revenu net global de toutes les administrations aéroportuaires a augmenté de 15 % pour passer à 182 millions de dollars.
- Les administrations aéroportuaires du RNA ont dépensé 8 % de moins dans le cadre de projets d'immobilisations en 2007. Au total, les dépenses en immobilisations se sont chiffrées à 1,1 milliard de dollars et ont été pour la plupart financées par dette à long terme. Les frais d'intérêts sur la dette des administrations aéroportuaires ont augmenté de 21 %, pour passer à 622 millions de dollars.
- En 2008, les aéroports de l'ensemble du Canada ont obtenu la somme estimative de 40,8 millions de dollars pour financer 50 nouveaux projets dans le cadre du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA).
- Les 95 aéroports canadiens dotés d'une station d'information de vol ou d'une tour de Nav Canada ont signalé 6,5 millions de mouvements en 2008, ce qui représente une augmentation de 6,6 %. Les mouvements itinérants ont connu une hausse de 8,2 %, alors que le nombre de mouvements locaux a augmenté de 2,9 %. L'aviation générale a connu une augmentation de 1 % des mouvements itinérants dans ces 95 aéroports.
- En 2007, les recettes d'exploitation des transporteurs aériens canadiens ont atteint 16,3 milliards de dollars, ce qui représente une augmentation de 6,4 % par rapport à 2006. Les services aux passagers ont constitué la principale source de recettes (14,3 milliards de dollars), les services de transport des marchandises et les autres services de vol comptant pour le reste. Les services aux passagers des transporteurs aériens canadiens ont compté pour 162,4 milliards de passagers-kilomètres (données préliminaires) en 2007, ce qui représente une augmentation de 6,5 %.
- Pour la plupart des transporteurs établis au Canada, la vigueur du dollar canadien au cours du premier semestre de 2008 a contribué à atténuer l'impact des hausses des dépenses en devises américaines, en particulier le carburant. Le prix moyen du carburéacteur (prix au comptant de New York) a augmenté de presque 40 % de 2007 à 2008.
- Face au prix élevé record du carburant, la plupart des transporteurs ont remis en place ou augmenté les suppléments de carburant. Les coûts liés au carburant ont représenté (en moyenne) 34 % des dépenses d'exploitation globales des transporteurs aériens canadiens en 2008, par rapport à 26 % en 2007.

- Air Canada a inauguré trois nouvelles liaisons aériennes intérieures, toutes en partance d'Ottawa, et huit nouveaux vols internationaux. La société a toutefois diminué sa capacité intérieure et la capacité de son réseau de 0,4 % et de 1,2 % respectivement, mesurées en sièges-kilomètres offerts.
- WestJet a inauguré six nouveaux services aériens intérieurs sans escales, et quatorze vols internationaux à l'année ou saisonniers. La société a augmenté sa capacité intérieure de 12 % et la capacité de son réseau de 17,8 %, mesurées en sièges-kilomètres offerts.
- La compagnie Lan Chile Airlines (Chili) a commencé à desservir le Canada en 2008, par un vol direct entre Toronto, New York et Santiago, alors que quelques transporteurs, dont Malev Hungarian, Air Pacific, Qantas, Oasis Hong Kong et Frontier Airlines, se sont retirés du marché canadien. De plus, en 2008, une nouvelle compagnie aérienne, la société Enerjet de Calgary, est entrée en exploitation, alors que trois transporteurs, à savoir Zoom Airlines, Westcan Air et NAC Air, ont mis fin à leurs activités.
- En 2008, les sociétés First Air / Air Inuit, Canadian North, Air North, Air Canada Jazz, Aklak Air, Kenn Borek Air, Buffalo Airways, Arctic Sunwest, Air Tindi, Calm Air, North Western Air Lease et North-Wright Airways ont offert des services aériens réguliers ou nolisés à l'année dans le nord du Canada.
- Des transporteurs comme Cargojet Canada, Kelowna Flightcraft et Morningstar Air Express ont offert des services aériens tout-cargo pour le compte de la Société canadienne des postes, des entreprises de messagerie, des agents d'expédition, des groupeurs de fret et des expéditeurs.
- En 2008, les échanges commerciaux de services de fret aérien du Canada avec d'autres pays ont connu une augmentation de 4,6 %. Les trois plus importants produits exportés par la voie des airs ont été les aéronefs, l'or et le matériel aérien (turbopropulseurs, turboréacteurs et autres turbines), alors que les trois produits les plus importants (en valeur) importés par la voie des airs ont été les produits pharmaceutiques (p. ex. médicaments), les machines de traitement de données (p. ex. ordinateurs) et les aéronefs.
- A l'échelle internationale, le Canada a conclu, avec la République dominicaine, un accord international de services aériens de type « ciel ouvert », et a prolongé ou renouvelé des ententes avec les Philippines et le Panama. De plus, à la fin de 2008, il a mené à bien la négociation historique d'une entente de transport aérien globale avec l'Union européenne.
- En vertu des accords bilatéraux de transport aérien du Canada, plusieurs transporteurs aériens canadiens ont annoncé des nouvelles liaisons internationales ou ajouté à des liaisons déjà offertes, notamment Air Canada (Mexique), WestJet (Mexique, Panama, Barbade), Air Transat (Mexique, Panama), SkyService (Mexique), Sunwing (Mexique, Barbade) et Zoom, maintenant disparue (Italie, Bermudes).

Nota : Consulter les tableaux A1 à A25 de l'addenda pour d'autres statistiques sur le transport aérien.

Liste des tableaux et des figures de l'addenda

Disponibles sur le site Web de Transports Canada : www.tc.gc.ca

Numéro	Titre	Page
Transports et économie		
Tableau EC1 :	Indicateurs économiques, 2008	A6
Tableau EC2 :	Valeur des marchandises transportées dans le cadre des échanges intérieurs par secteur, 1997 – 2007	A6
Tableau EC3 :	Valeur des marchandises transportées dans le cadre des échanges intérieurs selon la province/territoire et le secteur, 2005	A6
Tableau EC4 :	Valeur des marchandises transportées dans le cadre des échanges intérieurs selon les groupes de produits et le secteur, 2005	A7
Tableau EC5 :	Commerce interprovincial (des marchandises) selon les principaux courants d'échange, 2005 ..	A7
Tableau EC6 :	Part des différents modes dans le commerce entre le Canada et les États-Unis, 1998 – 2008 ..	A8
Tableau EC7 :	Commerce entre le Canada et des pays autres que les États-Unis, par mode et par secteur, 1998 – 2008	A10
Tableau EC8 :	Commerce du Canada avec les États-Unis par province/territoire, 2007 et 2008	A10
Figure EC9 :	Valeur des échanges commerciaux de biens entre le Canada et les États-Unis, 1998 – 2008 ..	A10
Tableau EC10 :	Commerce routier entre le Canada et les États-Unis selon les postes frontaliers les plus fréquentés, 2008	A11
Tableau EC11 :	Commerce entre le Canada et les États-Unis selon les principaux courants d'échange, 2007 – 2008	A11
Tableau EC12 :	Exportations du Canada selon l'origine, la destination et le mode de transport, 2008	A12
Tableau EC13 :	Importations du Canada selon l'origine, la destination et le mode de transport, 2008	A12
Tableau EC14 :	Exportations du Canada selon les principaux pays, 2007 et 2008	A13
Tableau EC15 :	Importations du Canada selon les principaux pays, 2007 et 2008	A13
Figure EC16 :	Valeur des échanges commerciaux de biens entre le Canada et d'autres pays, 1998 – 2008 ..	A13
Figure EC17 :	Total des exportations du Canada vers d'autres pays que les États-Unis, selon la province d'origine et d'exportation, 2008	A13
Tableau EC18 :	Commerce des marchandises du Canada – Les 25 premiers partenaires, 2008	A14
Tableau EC19 :	Part des exportations totales du Canada par la porte d'entrée du pacifique, 2008	A14
Tableau EC20 :	Demande touristique au Canada, 2004 – 2008	A15
Tableau EC21 :	Compte des voyages du Canada et tarifs passagers, 2004 – 2008	A16
Tableau EC21A :	Voyages intérieurs des résidents canadiens, 2006 – 2007	A17
Tableau EC21B :	Voyages intérieurs des résidents canadiens par mode de transport et but du déplacement, 2007 ..	A18
Tableau EC22 :	Résumé des voyages internationaux, 2004 – 2008	A19
Tableau EC23 :	Touristes en provenance d'autres pays que les États-Unis, 2004 – 2008	A20
Tableau EC24 :	Voyages de plus de 24 heures de Canadiens aux États-Unis, selon l'État, 2006 et 2007	A21
Tableau EC25 :	Voyages de moins de 24 heures de Canadiens aux États-Unis, selon l'État, 2006 et 2007	A21
Tableau EC26 :	Voyages de plus de 24 heures effectués par des Canadiens vers d'autres pays que les États-Unis, 2006 et 2007	A21
Tableau EC27 :	Motifs des voyages au Canada et aux États-Unis, 2006 et 2007	A22
Tableau EC28 :	Motifs des voyages outre-mer, 2006 et 2007	A22
Tableau EC29 :	Emploi dans le secteur des transports, 2002 – 2008	A22
Tableau EC30 :	Emploi dans le secteur ferroviaire, 2002 – 2007	A23
Tableau EC31 :	Rémunération annuelle moyenne dans le secteur du transport ferroviaire, 2002 – 2007	A23
Tableau EC32 :	Emploi total dans l'industrie du camionnage, 2002 – 2007	A23
Tableau EC33 :	Emploi dans l'industrie du camionnage, par région, 2003 – 2007	A24
Tableau EC34 :	Salaires hebdomadaires moyens dans l'industrie du camionnage, 2002 – 2008	A25
Tableau EC35 :	Emploi dans les services de taxi et de limousine par province, 2002 – 2008	A25
Tableau EC36 :	Emploi dans l'industrie de l'autobus/autocar, 2002 – 2007	A25
Tableau EC37 :	Emploi dans les transports urbains par région, 2002 – 2007	A26
Tableau EC38 :	Salaires annuels moyens dans l'industrie de l'autobus/autocar, 2002 – 2007	A26
Tableau EC39 :	Emploi dans les administrations portuaires canadiennes, 2002 – 2008	A26
Tableau EC40 :	Nombre annuel moyen d'emplois dans le secteur du transport maritime, 2002 – 2008	A27
Tableau EC41 :	Répartition régionale des employés des exploitants de traversiers, 2002 – 2007	A27
Tableau EC42 :	Emploi par catégorie, Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, 2002 – 2008 ..	A28
Tableau EC43 :	Emploi dans les administrations canadiennes de pilotage, 2002 – 2008	A28
Tableau EC44 :	Emploi dans les Associations d'employeurs maritimes, 2002 – 2008	A28

Numéro	Titre	Page
Tableau EC45 :	Coûts annuels de main-d'œuvre par employé, transporteurs maritimes établis au Canada, 1996 – 2001	A28
Tableau EC46 :	Emploi dans l'industrie du transport aérien, 2002 – 2008	A29
Tableau EC47 :	Emploi – aéroports du RNA, 2002 – 2008	A29
Tableau EC48 :	Emploi dans le secteur des préparatifs de voyage et des réservations, 2002 – 2008	A29
Tableau EC49 :	Coûts annuels de main-d'œuvre par employé des transporteurs aériens canadiens, 2002 – 2007	A30
Tableau EC50 :	Autres emplois directs ayant un rapport avec les transporteurs, 2002 – 2008	A30
Tableau EC51 :	Emploi ayant un rapport avec les transports dans les ministères et organismes fédéraux, 2002-2003 – 2008-2009	A30
Tableau EC52 :	Salaire hebdomadaire moyen dans le secteur des transports et de l'entreposage par mode, 2002 – 2008	A31
Tableau EC53 :	Salaire hebdomadaire moyen dans le secteur des transports et de l'entreposage par région, 2002 – 2008	A31
Tableau EC54 :	Conflits de travail par mode de transport, 2002 – 2008	A32
Tableau EC55 :	Consommation totale d'énergie dans l'économie par secteur, 1998 – 2007	A33
Tableau EC56 :	Consommation d'énergie par type et mode, 1998 – 2007	A33
Tableau EC57 :	Consommation d'énergie dans le secteur des transports par province et territoire, 1998 – 2007 ..	A34
Tableau EC58 :	Consommation d'énergie du secteur routier par province et territoire, 1998 – 2007	A34
Tableau EC59 :	Consommation d'énergie du secteur aérien par province et territoire, 1998 – 2007	A35
Tableau EC60 :	Consommation d'énergie des oléoducs par province et territoire, 1998 – 2007	A35
Tableau EC61 :	Consommation d'énergie du secteur maritime par province et territoire, 1998 – 2007	A35
Tableau EC62 :	Consommation d'énergie du secteur ferroviaire par province et territoire, 1998 – 2007	A36
Tableau EC63 :	Prix moyen du pétrole brut – \$CAN et \$É.-U. le baril, 1999 – 2008	A36
Tableau EC64 :	Prix de détail de l'essence ordinaire sans plomb – villes choisies, 1999 – 2008	A36
Tableau EC65 :	Prix de détail du diesel routier – villes choisies, 1999 – 2008	A37
Tableau EC66 :	Composantes du prix du détail des carburants routiers – moyennes nationales 2008	A37
Tableau EC67 :	Prix des autres carburants de transport, 1999 – 2008	A37
Tableau EC68 :	Indicateurs des prix et de la production des entreprises de transport, 2004 – 2007	A38
Tableau EC69 :	Indicateurs d'efficacité, entreprises de transport, 2004 – 2007	A39
Tableau EC70 :	Structure des coûts des entreprises de transport, 2004 – 2007	A39
Tableau EC71 :	Résultats financiers des entreprises de transport, 2005 – 2007	A40
Tableau EC72 :	Transport commercial comme proportion du PIB, 2008	A41
Tableau EC73 :	Demande de transport en pourcentage du PIB, 2008	A41
Tableau EC74 :	Transport commercial comme pourcentage du PIB par province et territoire, 2005	A42
Tableau EC75 :	Dépenses personnelles consacrées aux transports, par province et territoire, 2007	A42
Tableau EC76 :	Dépenses personnelles consacrées aux transports, 2008	A42

Dépenses de l'État consacrées aux transports

Tableau G1 :	Dépenses brutes et nettes de transport par niveau de gouvernement, 1999/2000 – 2008/2009 ..	A43
Tableau G2 :	Dépenses de fonctionnement, d'entretien et d'immobilisations du gouvernement fédéral, 1999/2000 – 2008/2009	A44
Tableau G3 :	Subventions et contributions fédérales directes par mode, 1999/2000 – 2008/2009	A45
Tableau G4 :	Recettes des gouvernements perçues auprès des usagers des transports, 1999/2000 – 2008/2009	A46
Tableau G5 :	Dépenses et recettes de transport par mode et ordre de gouvernement, 1999/2000 – 2008/2009 ..	A47
Tableau G6 :	Répartition des dépenses provinciales et locales de transport par province, 1998/1999 à 2007/2008	A48
Tableau G7 :	Dépenses provinciales/territoriales et locales détaillées de transport par mode et par province/territoire, 1998/1999 – 2007/2008	A49

Sécurité et sûreté des transports

Tableau S1 :	Résumé des statistiques relatives à la sécurité des transports pour les transports aérien, maritime, ferroviaire, routier et le TMD, 1999 – 2008	A61
Figure S2 :	Accidents et taux d'accidents par mesure des activités dans les transports ferroviaire, routier, maritime et aérien	A62
Tableau S3 :	Chemins de fer de compétence fédérale, accidents et incidents, 2003 – 2008	A63
Tableau S4 :	Chemins de fer de compétence fédérale, accidents par province, 2003 – 2008	A64
Tableau S5 :	Chemins de fer de compétence fédérale – accidents aux passages à niveau ou résultant d'intrusions, 2003 – 2007	A65

Numéro	Titre	Page
Tableau S6 :	Collisions de la route ayant fait des victimes et des blessés et taux (par tranche de 10 000 véhicules immatriculés et milliard de véhicules-kilomètres), 1988 – 2007	A65
Tableau S7 :	Taux de victimes de la route (victimes et blessés par milliard de véhicules-kilomètres) par province et territoire, 2006 et 2007	A66
Tableau S8 :	Victimes parmi les occupants de véhicules et taux de port de la ceinture de sécurité, 1997 – 2007	A66
Tableau S9 :	Pourcentage de conducteurs mortellement blessés avec un taux d'alcoolémie (> 0 mg %) et nombre de personnes accusées de conduite en état d'ébriété, 1997 – 2007	A66
Tableau S10 :	Véhicules commerciaux et autres impliqués dans des collisions mortelles par type de véhicule, 2002 – 2006	A67
Tableau S11 :	Victimes résultant de collisions de véhicules commerciaux et autres par type de véhicule, 2002 – 2006	A67
Tableau S12 :	Victimes de la route par catégorie d'usagers, 2003 – 2007	A67
Tableau S13 :	Véhicules impliqués dans des collisions mortelles par type de véhicule, 2003 – 2006	A67
Tableau S14 :	Sinistres maritimes, 2003 – 2008	A68
Tableau S15 :	Sinistres maritimes par région, 2003 – 2008	A69
Tableau S16 :	Sinistres impliquant de petits navires canadiens se livrant à des activités commerciales, 2003 – 2008	A70
Tableau S17 :	Sinistres maritimes survenus à de petits navires canadiens se livrant à des activités de pêche commerciale, 2003 – 2008	A70
Tableau S18 :	Accidents d'aviation impliquant des aéronefs assujettis au RAC et victimes, 2003 – 2008	A71
Tableau S19 :	Résumé des accidents d'aviation signalés au Bureau de la sécurité des transports, 2003 – 2008	A72
Tableau S20 :	Taux d'accidents des aéronefs immatriculés au Canada et assujettis au RAC, 2003 – 2008	A72
Tableau S21 :	Accidents impliquant des aéronefs assujettis au RAC, par province et territoire, 2003 – 2008	A73
Tableau S22 :	Accidents à signaler qui ont mis en cause des marchandises dangereuses, par mode et phase de transport, 2003 – 2008	A74
Tableau S23 :	Nombre total des victimes d'accidents à signaler qui ont mis en cause des marchandises dangereuses, 2003 – 2008	A74
Tableau S24 :	Nombre de morts et de blessés attribué aux marchandises dangereuses lors d'accidents à signaler, 2003 – 2008	A74

Transports et environnement

Figure EN1 :	Émissions totales de gaz à effet de serre par secteur, 1990 et 2006	A75
Figure EN2 :	Émissions de gaz à effet de serre par le secteur des transports, 1990 – 2006	A75
Figure EN3 :	Transport routier: tendances dans les émissions de gaz à effet de serre et dans le niveau d'activité, 1990 – 2006	A75
Figure EN4 :	Émissions de gaz à effet de serre des activités de transports autres que routières, 1990 – 2006	A75
Figure EN5 :	Intensité des gaz à effet de serre par unité d'énergie selon le secteur d'activité économique, 2006	A75
Figure EN6 :	Émissions de polluants atmosphériques par le secteur des transports, 1990 – 2006	A75

Transport ferroviaire

Tableau RA1 :	Chemins de fer au Canada, 2008	A76
Tableau RA2 :	Rationalisation du réseau ferroviaire par province, 1990 – 2008	A76
Tableau RA3 :	Rationalisation du réseau ferroviaire par province, 2008	A76
Tableau RA4 :	Recettes des chemins de fer, 1998 – 2007	A77
Tableau RA5 :	L'emploi dans les chemins de fer, 1998 – 2007	A77
Tableau RA6 :	Consommation de carburant, 1998 – 2007	A77
Tableau RA7 :	Tonnes-kilomètres payantes par secteur du transport ferroviaire, 1998 – 2007	A78
Tableau RA8 :	Trafic reçu et expédié par les transporteurs canadiens de classe II, 1997 – 2007	A78
Tableau RA9 :	Tonnage transporté par le secteur ferroviaire, 1998 – 2007	A78
Tableau RA10 :	Chargements annuels des wagons de chemin de fer, 1999 – 2008	A79
Tableau RA11 :	Volume des exportations et des importations ferroviaires par produit, 1999 – 2008	A80
Tableau RA12 :	Valeur des exportations et des importations ferroviaires par produit, 1999 – 2008	A80
Tableau RA13 :	Volume des exportations ferroviaires par province et territoire d'origine, 1999 – 2008	A81
Tableau RA14 :	Valeur des exportations ferroviaires par province et territoire d'origine, 1999 – 2008	A81
Tableau RA15 :	Volume des importations ferroviaires par province et territoire de dédouanement, 1999 – 2008	A81
Tableau RA16 :	Valeur des importations ferroviaires par province et territoire de dédouanement, 1999 – 2008	A82
Tableau RA17 :	Volume des principaux produits exportés par les trois principales provinces d'origine, 1999 – 2008	A82
Tableau RA18 :	Volume des principaux produits importés par les trois principales provinces de dédouanement, 1999 – 2008	A82
Tableau RA19 :	Valeur des principaux produits exportés par les trois principales provinces d'origine, 1999 – 2008	A83
Tableau RA20 :	Valeur des principaux produits importés par les trois principales provinces de dédouanement, 1999 – 2008	A83

<i>Numéro</i>	<i>Titre</i>	<i>Page</i>
Tableau RA21 :	Volume des exportations ferroviaires par port de dédouanement, 1999 – 2008	A83
Tableau RA22 :	Valeur des exportations ferroviaires par port de dédouanement, 1999 – 2008	A84
Tableau RA23 :	Volume des importations ferroviaires par port de dédouanement, 1999 – 2008	A84
Tableau RA24 :	Valeur des importations ferroviaires par port de dédouanement, 1999 – 2008	A84
Tableau RA25 :	Volume des exportations et importations ferroviaires-maritimes, 1998 – 2007	A84
Tableau RA26 :	Volume des exportations ferroviaires-maritimes selon le lieu d'origine, 1998 – 2007	A85
Tableau RA27 :	Volume des exportations ferroviaires-maritimes par produit, 1998 – 2007	A85
Tableau RA28 :	Volume des importations ferroviaires-maritimes par destination, 1998 – 2007	A85
Tableau RA29 :	Trafic intermodal du CN et du CFCP, 1998 – 2007	A86
Tableau RA30 :	Origine et destination du trafic intermodal nord-américain du CN et du CFCP, 1998 – 2007	A86
Tableau RA31 :	Trafic intermodal du CN et du CFCP par catégorie, 1998 – 2007	A86
Tableau RA32 :	Passagers et passagers-kilomètres transportés par VIA Rail Canada et les transporteurs de classe II, 1997 – 2007	A86
Tableau RA33 :	Voyageurs de trains de banlieue à Toronto, Montréal et Vancouver, 1997 – 2007	A86

Transport routier

Tableau RO1 :	Réseau routier national en 2008	A87
Tableau RO2 :	Longueur du réseau routier public du Canada	A87
Tableau RO3 :	Statistiques provinciales sur le parc de véhicules légers, 2007	A88
Tableau RO4 :	Statistiques sur les véhicules légers par province ou territoire, 2007	A88
Tableau RO5 :	Véhicules-kilomètres des véhicules légers ventilés selon l'origine et la destination, 2007	A89
Tableau RO6 :	Statistiques sur les véhicules légers selon l'âge du véhicule, 2007	A89
Tableau RO7 :	Statistiques sur le parc de poids lourds par province/territoire, 2007	A89
Tableau RO8 :	Statistiques sur les poids lourds selon la configuration, 2007	A90
Tableau RO9 :	Véhicules-kilomètres des camions moyens et lourds selon la configuration, 2007	A90
Tableau RO10 :	Utilisation des poids moyens et lourds, 2007	A90
Tableau RO11 :	Utilisation des poids lourds selon le type d'exploitation, 2007	A90
Tableau RO12 :	Nombre annuel de faillites d'entreprises de camionnage par région, 1998 – 2008	A91
Tableau RO13 :	Distribution des recettes totales des transporteurs pour compte d'autrui selon la taille du transporteur, 1997 – 2007	A91
Tableau RO14 :	Répartition du nombre total de transporteurs routiers pour compte d'autrui, selon la taille, 1997 – 2007	A91
Tableau RO15 :	Recettes des transporteurs pour compte d'autrui selon le secteur d'activités, 2003 – 2007	A92
Tableau RO16 :	Part du trafic des entreprises de camionnage pour compte d'autrui dans le secteur intérieur, 2005 et 2006	A92
Tableau RO17 :	Volume de trafic par les transporteurs canadiens pour compte d'autrui, 2004 – 2006	A92
Tableau RO18 :	Commerce international du Canada par camion, selon les groupes de produits, 2007 et 2008	A93
Tableau RO19 :	Vingt principaux postes frontaliers franchis par les camions, 2004 – 2008	A94
Tableau RO20 :	Les vingt principaux postes frontaliers franchis par les automobiles et autres véhicules, 2004 – 2008	A94
Tableau RO21 :	Recettes de l'industrie du transport en autocar selon le type de service, 1998 – 2007	A95
Tableau RO22 :	Recettes totales des exploitants de services de transport urbain, 1998 – 2007	A95
Figure RO23 :	Recettes totales selon la provenance – secteur du transport urbain, 2007	A95
Tableau RO24 :	Dynamique à long terme des services de transport en commun – voyageurs transportés et véhicules-kilomètres, 1997 – 2007	A96
Figure RO25A :	Dynamique à long terme des transports en commun, 1997 – 2007	A96
Figure RO25B :	Tendances de la population urbaine et des voyageurs des transports en commun, 1996 – 2006	A96
Tableau RO26 :	Composition du parc de véhicules de transport en commun, 1998 – 2007	A96
Tableau RO27 :	Voyageurs des services de transport interurbain et urbain, transportés par l'industrie du transport par autobus/autocar, 1997 – 2007	A97
Tableau RO28 :	Indicateurs sélectionnés des systèmes provinciaux pour le transport urbain, 2007	A97

Transport maritime

Tableau M1 :	Classification des ports au 31 décembre 2008	A98
Tableau M2 :	Ports pour petits bateaux et ports de pêche, selon le type de gestion et la région, au 31 décembre 2008	A98
Tableau M3 :	Ports de plaisance du PPPB cédés par région, au 31 décembre 2008	A98
Tableau M4 :	Acquéreurs des ports de plaisance cédés du PPPB, au 31 décembre 2008	A98
Tableau M5 :	Gestion des ports de plaisance du PPPB restants, au 31 décembre 2008	A99

Numéro	Titre	Page
Tableau M6 :	Nombre de ports sous le contrôle et l'administration de Transports Canada, par province, 1999 – 2008	A99
Tableau M7 :	Situation des ports régionaux/locaux et des ports éloignés de Transports Canada	A99
Tableau M8 :	Situation financière des administrations portuaires canadiennes, 2007	A100
Tableau M9 :	Comparaison des résultats financiers des administrations portuaires canadiennes, 2007 et 2006	A100
Tableau M10 :	Résultats financiers des ports de Transports Canada, 1999/2000 – 2007/2008	A101
Tableau M11 :	Résultats financiers des Administrations de pilotage, 2008	A101
Tableau M12 :	Recettes et dépenses de la Garde côtière canadienne (GCC), 2003/2004 – 2008/2009	A101
Tableau M13 :	Recettes et dépenses prévues de la Garde côtière canadienne (GCC), 2008/2009	A101
Tableau M14 :	Résultats financiers de la Voie maritime du Saint-Laurent, 2005/2006 à 2007/2008	A102
Tableau M15 :	Flotte immatriculée au Canada, selon le type de navire, 1988, 1998 et 2008	A102
Tableau M16 :	Missions totales des Administrations de pilotage et missions par pilote, 1999 – 2008	A102
Tableau M17 :	Aperçu des principaux services de traversier	A103
Tableau M18 :	Tonnage total manutentionné par le réseau portuaire canadien, 2005 et 2007	A104
Tableau M19 :	Transport de marchandises sur la Voie maritime du Saint-Laurent, 1998 – 2008	A105
Tableau M20 :	Trafic sur la Voie maritime du Saint-Laurent, par produit, 1998 – 2008	A105
Tableau M21 :	Trafic international des navires de croisière dans les principaux ports canadiens, 1998 – 2008	A105
Tableau M22 :	Statistiques sur le trafic maritime canadien par secteur, 1998 – 2007	A105
Tableau M23 :	Trafic maritime intérieur et international du Canada manutentionné par les APC et d'autres ports, 2006 et 2007	A106
Tableau M24 :	Part du tonnage transporté par des navires battant pavillon étranger dans le cabotage canadien, 1998 – 2007	A106
Tableau M25 :	Échanges maritimes du Canada avec les États-Unis, 1998 – 2007	A106
Tableau M26 :	Échanges maritimes outremer du Canada, 1998 – 2007	A106
Tableau M27 :	Total des importations et des exportations maritimes par pays, 2007 vs 2006	A107
Tableau M28 :	Valeur de la part maritime du commerce international canadien, 2007	A107
Tableau M29 :	Total des importations/exportations maritimes par produit, 2007	A108

Transport aérien

Tableau A1 :	Nombre d'aérodromes au Canada, 2008	A109
Tableau A2 :	Résultats financiers des administrations aéroportuaires, 2007	A110
Tableau A3 :	Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires – dépenses par province/territoire, de 1999/2000 à 2008/2009	A111
Tableau A4 :	Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires – Projets approuvés en 2008	A112
Tableau A5 :	Frais d'améliorations aéroportuaires dans le réseau national d'aéroports (RNA), 2008	A113
Tableau A6 :	Licences détenues par les transporteurs aériens au 31 décembre 2007 et 2008	A114
Tableau A7 :	Personnel de l'aviation civile – licences et permis en date de décembre 2008	A114
Tableau A8 :	Personnel de l'aviation civile – licences et permis par province, en date de décembre 2007 et 2008	A114
Tableau A9 :	Profil de la flotte d'avions de loisir en date de décembre 2007 et 2008	A115
Tableau A10 :	Transporteurs régionaux offrant des services aériens réguliers au 31 décembre, 2008	A115
Tableau A11 :	Changements survenus dans les services aériens réguliers intérieurs en 2008	A116
Tableau A12 :	Compagnies aériennes étrangères qui assuraient des services internationaux réguliers à destination et en provenance du Canada au 31 décembre 2008	A117
Tableau A13 :	Changements survenus dans les services aériens réguliers transfrontaliers en 2008	A118
Tableau A14 :	Changements survenus dans les services aériens réguliers internationaux en 2008	A118
Tableau A15 :	Sièges-kilomètres quotidiens réguliers moyens par compagnie aérienne, secteur intérieur, décembre 2007 et 2008	A119
Tableau A16 :	Sièges-kilomètres quotidiens réguliers moyens par région, secteur intérieur, décembre 2007 et 2008	A120
Tableau A17 :	Concurrence sur les liaisons intérieures au 31 décembre 2008	A121
Tableau A18 :	Trafic des passagers aériens, 2001 – 2008	A121
Tableau A19 :	Passagers payants embarqués/débarqués dans les aéroports canadiens, 2007	A122
Tableau A20 :	Volume de passagers et marchandises transportés par les transporteurs aériens canadiens par secteur, 1997 – 2007	A123
Tableau A21 :	Recettes d'exploitation des transporteurs aériens canadiens par secteur, 1997 – 2007	A123
Tableau A22 :	Valeur du fret international expédié par avion, 1998 – 2008	A123
Tableau A23 :	Exportations et importations par avion selon la région du monde, 2007 et 2008	A123
Tableau A24 :	Commerce international par avion entre le Canada et ses 25 principaux partenaires, 2008	A124
Tableau A25 :	Principaux groupes de produits expédiés par avion dans le cadre du commerce international du Canada, 2007 et 2008	A124